

НОВЫЕ ГОРОДА

ПЬЕР МЕРЛЕН



ПЬЕР МЕРЛЕН

НОВЫЕ ГОРОДА



ИЗДАТЕЛЬСТВО „ПРОГРЕСС“

PIERRE MERLIN

LES VILLES NOUVELLES

URBANISME

RÉGIONAL

ET AMÉNAGEMENT

PARIS 1969

ПЬЕР МЕРЛЕН

НОВЫЕ ГОРОДА

РАЙОННАЯ
ПЛАНИРОВКА
И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

Перевод с французского

ИЗДАТЕЛЬСТВО „ПРОГРЕСС“
МОСКВА 1975

Переводчики К. Т. Топуридзе, В. Н. Зайцев
Автор вступительной статьи К. Т. Топуридзе
Редактор С. Д. Комаров

Редакция литературоведения и искусствознания

© Издательство «Прогресс», 1975 г., с изменениями

© Перевод на русский язык

Издательство «Прогресс», 1975

М $\frac{80101-1038}{006(01)-75}$ БЗ-44-22-75

ГОРОДА ЛЮДЕЙ

Наш век — век строительства городов. Всюду появляются новые города, преобразуются города древние, такие, как Москва и в последнее время Париж с его подземной урбанистикой, новым районом Дефанс и новыми высотными домами. Восстали из пепла разрушенные в войну Варшава, Дрезден, Берлин, Хиросима, Роттердам, Минск, Волгоград и многие другие. Новым, по существу, городом стал Ташкент, восстановленный после землетрясения.

Вопросы градостроительства находятся в центре всеобщего внимания, потому что процесс развития городов в наше время идет столь бурными темпами, в таких небывало ускоренных и неожиданных ритмах, каких не знала ни одна из прошедших эпох.

В связи с социальными сдвигами и открывающим большие возможности научно-техническим прогрессом возникают различные, часто противоречивые теории расселения будущего человеческого общества, выдвигаются грандиозные градостроительные проекты, иногда самые фантастические.

Уже в глубокой древности людей волновали вопросы градостроения, разрабатывались схемы планировки городов. Сохранилась глиняная плитка с фрагментом плана города Ниппура, существовавшего пятнадцать веков до нашей эры. На ней отчетливо видны расположение главного храма и других храмов, река Евфрат, крепостные стены с башнями и рвами, сады. В древних Индии и Китае создавались схемы геометризированных городов и писались трактаты о градостроительстве.

Большое значение строительству городов придавали древние греки. Известна концепция идеального города Платона с указанием оптимальных его размеров и социального состава жителей. Критикуя Платона, Аристотель в своей «Политике» выдвинул другую концепцию города-государства. Он разработал принципы структуры населения по роду занятий, схему размещения обществен-

ных зданий и впервые усмотрел взаимосвязь между общественным строем и планировочным решением города. Вопросам градостроительства уделяли серьезное внимание не только зодчие и философы. Гиппократ в сочинении «О воздухах, водах и местностях» говорил о влиянии природных условий на жизнь людей в городах, указывал на необходимость выбора наиболее целесообразной ориентации и даже на важность организации ландшафта.

Огромное влияние на все последующее строительство городов оказал римский архитектор Витрувий, написавший «Десять книг об архитектуре». Об авторе «Десяти книг» мы знаем очень мало. Витрувий — его родовое имя. Он жил в середине I века до нашей эры, участвовал как военный инженер в походах Юлия Цезаря. В пятой книге Витрувий упоминает о построенной им базилике в Юлиевой колонии Фана (нынешнее Фано на побережье Адриатики). Свой знаменитый трактат Витрувий написал в конце жизни, во времена Октавиана Августа, которому он посвятил свой труд, включив в него весь свод знаний об архитектуре и инженерном искусстве античного мира. Самые древние из сохранившихся списков «Десяти книг об архитектуре» относятся к IX—XI векам. Один список трактата находился у Эгенхарта, главного советника Карла Великого по вопросам строительства.

На протяжении многих веков в разных странах разрабатывались разные планировки городов прямоугольной, круглой, звездообразной форм, но все они сохраняли черты витрувианской архитектурной концепции замкнутых городов.

Идеи Витрувия в эпоху Возрождения получили дальнейшее развитие в трудах крупнейших мастеров и теоретиков архитектуры — Леона Баттисты Альберти, Филарете и многих других. В 1615 г. Винченцо Скамоцци издал свой капитальный труд «Всеобщие основы архитектуры». Трактаты об архитектуре появляются во Франции и Германии.

Многие идеи современных градостроительных теорий предвосхитили в какой-то мере люди, к архитектуре неприсяжные. Они пытались рассматривать структуру расселения городов в связи с развитием общества. Первым из них следует назвать английского философа Томаса Мора, написавшего вышедшую в 1516 году «Золотую книгу, столь же полезную, как и забавную, о наилучшем устройстве государства и о новом острове Утопии». Следует также назвать и автора «Города Солнца» (1623) монаха Томмазо Кампанеллу, о чьем городе Солнца вспомнил Владимир Ильич Ленин в первый год Советской власти, предлагая свой замечательный план монументальной пропаганды, являющийся для советских архитекторов и поныне прямым руководством к действию. Ранний представитель утопического коммунизма, Кампанелла поместил свой фантастический город-государство в районе экватора, где-то в Индийском океане. В отличие от Т. Мора, Кампанелла считал труд обязанностью и делом чести всех граждан.

Со времени появления на земле первых поселений, становившихся центрами экономической деятельности и общественной жизни людей, средоточием ремесла, торговли, промышленности, хозяйственного обмена, вплоть до эпохи промышленного переворота принципиальная структура города оставалась неизменной. С понятием «город» ассоциировалась особая форма расселения в четких пространственных границах, внутри которых располагались жилые строения, а также здания хозяйственного и общественного назначения. Первым внешним признаком таких поселений была городская стена, которая служила целям обороны и в то же время определяла границы основного ядра города.

Бурный рост промышленности в конце XIX века вызвал резкое увеличение числа предприятий, что привело к стремительному притоку в города населения из сельской местности. Этот неуправляемый стихийный процесс подорвал устоявшуюся веками структуру города, и прежде всего его пространственную организацию. Города либо взломали изнутри свои стены, либо перешагнули через них и стали неудержимо разрастаться вширь. Это разрастание городов не сопровождалось необходимой перестройкой их основных функциональных составляющих, в результате чего нормальный ритм жизни был нарушен. Все нерешенные проблемы современных больших городов: малая эффективность городского транспорта и другие неудобства, загрязненность воздушного бассейна, недоста-

ток культурно-бытового обслуживания — коренятся в указанном несоответствии, особенно ярко обозначившемся на рубеже прошлого и нашего веков, когда названные проблемы стали приобретать социально опасный характер.

Именно в этот период стало складываться понятие градостроительства как особой общественной задачи и передовые умы начали осознавать необходимость принципиально новой организации городских структур. Возникают новые градостроительные концепции, идущие вразрез с традиционными. Появляются предложения об отказе от устаревшей центрικής системы городов и о необходимости найти новое функционально оправданное расположение населенных мест. Идут поиски новых планировочных решений.

В Англии впервые Эбенизер Говард выступил с предложением организовать групповые системы небольших городов, из которых каждый должен обладать своеобразием и в то же время быть частью единого хорошо продуманного плана. Эбенизер Говард называл их «города-сады». Идея города-сада быстро распространилась по всему миру. В России книга Эбенизера Говарда «Города будущего» была переведена и издана уже в 1911 году.

Говарду не удалось осуществить своей идеи, он только положил начало движению за города-сады, которые в дальнейшем получили повсеместное распространение как города-спутники крупных агломераций.

Вопросы градостроительства привлекают внимание самых широких кругов советских людей. Это неудивительно. Небывалый в истории рост существующих городов нашей страны, возникновение новых, огромный размах градостроительных работ по всей территории Советского Союза, сама задача в исторически короткие сроки создать условия для достойного расселения людей эпохи Коммунизма — все это не может не вызывать всеобщего живейшего интереса. Уже теперь советские граждане предъявляют высокие требования не только к планировке жилищ, к качеству домов, к окружающей среде, к транспорту и удобствам обслуживания, но и к красоте городского ландшафта с парками, общественными зданиями, нарядными проспектами и площадями.

Каким быть современному советскому городу? Какими станут города будущего? Советская градостроительная наука много сделала для ответа на этот вопрос, но еще больше предстоит сделать. И разумеется, при создании новых городов будут использованы все новейшие достижения науки и техники,

весь опыт, накопленный человечеством. Будут созданы наилучшие условия для труда и отдыха, для улучшения всей окружающей человека среды, способствующей его всестороннему развитию и жизнедеятельности. Наше градостроительство, как и вся архитектура, должны достичь гармоничной организации пространства, в котором живут, трудятся и отдыхают люди.

Выдающийся современный архитектор Ээро Сааринен писал: «Я уверен, что все согласны с тем, что никем и никогда основные условия или принципы, на которых основывается архитектура, не были сформулированы лучше, чем Витрувием: Прочность, Польза и Красота, или же, на свойственном нам языке: конструкция, функциональность и красота. Независимо от того, идет ли речь об архитектуре Египта, о готике, архитектуре Ренессанса или о современной архитектуре, — эти три условия должны быть соблюдены, иначе не будет архитектуры»¹.

Город, как живой организм и как порождение человеческого общества, постоянно и неизбежно меняется вместе с изменением экономических и социальных условий жизни людей.

Архитектура города не может быть создана одним поколением. Город создается веками. Возникают проблемы традиции и новаторства. Идет процесс творческой преемственности, и соавторами в этом процессе становятся люди разного времени. Так, для Москвы — это Аристотель Фиоравенти, Федор Конь, Бухвостов, Баженов, Казаков, Щусев, Жолтовский, Стамо, Воскресенский, Посохин и архитекторы будущих поколений.

Размах градостроительных работ в СССР не имеет исторических precedентов и несопоставим даже с самыми крупными достижениями в этой области в какой-либо стране. Если в дореволюционной России на городское население приходилось всего 18 процентов общей численности населения, то в настоящее время население городов и поселений городского типа составляет уже около 136 миллионов. Только за период 1959—1971 гг. общее число городов СССР увеличилось на 16 процентов. К началу 70-х годов в СССР насчитывалось более 20 крупных городских агломераций с населением свыше 1 миллиона человек в каждой. Крупнейшая из них — Москва — в последние годы «...непрерывно наращивая мощности строительных организаций и строительной промышленности, по-

дошла к еще большим объемам жилищного строительства, приближаясь к ежегодному вводу четырех миллионов квадратных метров»¹. Только за одно десятилетие, 1961—1970 гг., жилой фонд городов и поселков городского типа возрос на 627 миллионов квадратных метров, а весь жилой фонд СССР — более чем на 1 миллиард квадратных метров. За это время около 110 миллионов советских граждан улучшили свои жилищные условия. По объему жилищного строительства наша страна занимает первое место в мире.

Перед советскими градостроителями стоит сложнейшая, предначертанная партией задача преобразования старых и создания новых городов. Научно-исследовательская работа, необходимая для реализации этой задачи в условиях социального и научно-технического прогресса, становится основной линией государственной политики советского градостроительства. Анализ отечественной градостроительной практики показывает, что для действенного регулирования развития крупных городов с целью разумного ограничения их дальнейшего разрастания необходимо органически увязывать проекты районной планировки с государственным народнохозяйственным планом. Принцип разработки районной планировки в Советском Союзе широко применяется не только для стимулирования развития групп населенных пунктов и малых городов, тяготеющих к одному центру — крупной агломерации, но и для вновь осваиваемых территорий.

Начиная с первой пятилетки, уже с 1929 года, разрабатывается первая схема районной планировки для многих промышленных районов. В предвоенные годы составлялись проекты районных планировок Донецкого каменноугольного бассейна, Криворожского железнодорожного района, крупных промышленных комплексов Урала, сельских районов Полтавской и Харьковской областей. Тогда же был создан первый проект планировки курортного района южного берега Крыма. Работы по районной планировке в масштабе всей страны получили огромное развитие в послевоенные годы.

В социалистических странах индустриализация и коренная перестройка на базе новых экономических условий потребовали новой структуры расселения. Возникла необходимость создания схем и проектов районных планировок на основе экономического разви-

¹ Мастера архитектуры об архитектуре, Издательство «Искусство», М., 1972, стр. 507.

¹ М. Посохин, Москва, издание ГлавАПУ Мосгорисполкома, М., 1971, стр. 6.

тия каждого района и его значения в общей экономике страны.

Для капиталистических стран характерно стихийное экономическое развитие, бесплатное размещение промышленных предприятий, которое приводит к непрекращающемуся разрастанию уже перенаселенных крупных городских агломераций. Условия жизни трудящихся в городах-гигантах непрерывно ухудшаются. Не случайно кризис городов составляет одну из острейших социальных проблем в богатейшей стране капиталистического мира — США.

В некоторых капиталистических странах государственные органы вынуждены принимать меры для регулирования процесса градостроения, вторгаться таким образом в хозяйственно-экономическую деятельность частных предпринимателей и проводить свою градостроительную политику. Правительства некоторых капиталистических государств стремятся взять под контроль реконструкцию городов и разработку проектов районных планов. Выдвигаются даже предложения о создании единого проекта урбанизации в масштабе целой страны. Но все это в условиях капиталистических производственных отношений нереально. Принятые градостроительные решения носят в основном характер рекомендаций и не имеют силы закона, обязательного для всех. Достаточно сказать, что после опубликования проекта реконструкции Лондона землевладельцы и хозяева предприятий, интересы которых так или иначе задевались этим проектом, выдвинули против него около шестисот возражений.

По существу, градостроительный процесс в большинстве капиталистических стран остается неуправляемым. Это особенно характерно для Соединенных Штатов Америки, где вопросы градостроительства почти полностью решаются отдельными предпринимателями, без эффективного контроля со стороны органов государственной власти. Разработка проекта районной планировки Вашингтона специально созданной официальной комиссией (1926 г.), последующее утверждение проекта конгрессом в 1930 году и его переработка в 1950 году могут рассматриваться как исключение.

Один из крупнейших архитекторов современности, Фрэнк Ллойд Райт, озабоченный кризисом американских городов, писал: «Мы тешим себя иллюзией, что мы великий народ только потому, что мы, руководствуясь соображениями коммерческой рекламы, настроили домов огромной высоты, загнали туда людей и расплачиваемся за это не только

материально, но и человеческим достоинством»¹.

Райт связывал проблемы градостроительства с нерешенными социальными проблемами американского общества. «У нас не может быть органической архитектуры до тех пор, — сказал он, — пока мы не создадим органического общества!»²

Развитие градостроительства в разных странах идет различными путями. Но каковы бы ни были эти пути, существует только два основных, принципиально различных направления развития градостроительства — плановое, полностью управляемое, в странах социализма и стихийное или лишь частично регулируемое в капиталистических странах.

Разумеется, однако, что даже в условиях разных социальных структур могут быть использованы и используются все обусловленные прогрессом научно-технические достижения: инженерное оснащение городов, новейшие транспортные решения, а также методы повышения санитарно-гигиенического уровня и оздоровления среды, улучшения обслуживания населения и даже отдельные архитектурно-пространственные приемы.

Несомненно, в капиталистических странах есть свои достижения в градостроительстве. Широко известны осуществленные, хотя и не до конца, в Англии комплексные градостроительные мероприятия по созданию новых городов, в которых учтены в какой-то мере вопросы рационального размещения промышленности и мест расселения населения, улучшения транспортных условий, обеспечения достаточно высокого уровня социально-бытового обслуживания и сохранения природного ландшафта.

Значительный интерес представляет опыт Франции, занимающей в Западной Европе одно из ведущих мест в области комплексных решений районных планировок крупнейших агломераций, старых переуплотненных и новых промышленных районов.

Обращает на себя внимание уникальный метод градостроительства в Нидерландах на отвоєванных у моря территориях.

Высоким градостроительным качеством отмечено строительство новых городов Скандинавии, Финляндии, Федеративной Респуб-

¹ Иржи Грюза, Теория города, Стройиздат, М., 1972, стр. 116 (перевод цитаты уточнен по английскому оригиналу).

² Там же. (Перевод цитаты уточнен по английскому оригиналу.)

ки Германии и других стран Западной Европы.

Градостроительство США и Японии представляет значительный интерес с точки зрения архитектурно-планировочных решений, а также организации и экономики, в значительной мере отличающихся от принятых в странах Западной Европы.

Обобщенный анализ градостроительного опыта зарубежных стран имеет большое значение для советских градостроителей в их практической деятельности.

Книга Пьера Мерлена «Новые города», изданная в 1969 году, представляет собой научно-исследовательский труд, посвященный анализу и обобщению опыта градостроительства в рамках политики районной планировки некоторых европейских стран и Соединенных Штатов Америки.

Прогрессивный градостроитель, автор книг по вопросам урбанизации, Пьер Мерлен — один из создателей Генеральной схемы планировки и застройки города Парижа, утвержденной французским правительством в 1964 году.

В своей книге Пьер Мерлен стремится найти самые действенные решения остро стоящей проблемы новых форм расселения населения, создания благоприятной для человеческой жизни среды. Автор понимает всю сложность решения этой задачи в условиях капиталистической системы. Он правильно оценивает тяжесть сложившегося положения во Франции, где разрослись крупные городские агломерации, среди которых одна из крупнейших в мире — Париж с пригородами. Считая, что самые радикальные преобразования неизбежны, Мерлен придает особое значение политике районной планировки в масштабе страны. Новые города, точнее, созвездия городов, должны создаваться вокруг новых центров, а также вокруг реконструируемых старых агломераций только на основе районных планировок. Таким образом, новые города представляются дополнительными, разумно организованными составными элементами новой градостроительной системы, они должны упорядочить процесс будущего развития городских агломераций и обеспечить наиболее равномерное расселение в пределах страны.

Новыми городами Мерлен называет любые новые градообразования независимо от их размера и от того, являются ли они автономными организмами или же подчиненными единому центру (метрополии, старому городу), новыми градостроительными формациями. Степень их подчинения метрополии

может колебаться от городов-спутников, характерных для Лондонского района, до так называемых «новых кварталов» Стокгольма и Копенгагена, представляющих собой небольшие городки, окруженные зеленью и связанные с центром метрополитеном. Непременным атрибутом каждого нового города Мерлен считает окружающий его зеленый защитный пояс, предназначенный как для рекреационных целей, так и для некоторых видов сельскохозяйственного производства. Организованная таким образом агломерация превращается в групповой город.

Исследование П. Мерлена предназначено для французских градостроителей, чтобы дать им возможность всесторонне и как можно полнее ознакомиться с наиболее интересным для французской практики опытом других стран. Именно с этой точки зрения в книге Мерлена рассматривается методология районных планировок и создания новых городов. Исходя из практических соображений, автор книги рассматривает тот зарубежный опыт, изучение которого может быть реально использовано французскими урбанистами для сопоставления с опытом градостроительства Франции. Поэтому Мерлен не включает в свой труд исследование таких городов, как столица Австралии Канберра или город Бразилиа — столица бразильского государства, ведь эти города построены как изолированные градостроительные единицы. Вниманию Мерлена привлекают преимущественно страны, которые, подобно Франции, уже в значительной мере урбанизированы. Исследуются только такие города, которые представляют собой составные элементы, образующие систему группового расселения вокруг крупнейших метрополий, таких, как Лондон и Париж, других значительных центров Великобритании, Франции, Швеции, Дании и Финляндии, а также города крайне перенаселенных Нидерландов, где, по существу, проводится тотальная урбанизация страны. Кроме того, в книге Пьера Мерлена представлен опыт создания новых городов Польши и Венгрии, осуществляемых в системе социалистического планового хозяйства, в противопоставление опыту новых городов США, возникающих в наиболее характерных для капиталистического мира условиях. В этом противопоставлении Мерлен твердо стоит на прогрессивных позициях. Он резко критикует американскую практику строительства новых городов. Говорит о незначительности подлинного объема работ чрезмерно разрекламированных новых городов и подчеркивает исключительно коммерческий ха-

ракетер такого строительства, преследующего только получение высоких прибылей.

Исходя из чистого профессионального анализа градостроительной практики социалистических стран, Мерлен верно оценивает ее основную принципиальную особенность. «В социалистических странах, — отмечает он, — . . . градостроительство поставлено на службу политике освоения территории, которая в свою очередь диктуется потребностями национальной экономики. В этих условиях новые города не столько связаны с ростом крупных агломераций, сколько предназначены к решению проблемы жилья, необходимого для того, чтобы создать новые центры промышленного производства».

Касаясь проблемы новых городов в СССР, Пьер Мерлен указывает на невозможность поставить ее в книге ввиду грандиозности материала, который нуждается в специальном изучении и должен стать темой самостоятельного исследования.

В своем исследовании Мерлен придерживается четкой методологии. Изучая опыт новых городов, он прежде всего стремится выяснить их структурное единство в системе районной планировки в связи с градостроительной политикой данной страны. В книге анализируется формирование новых городов, их назначение, размеры, рассматриваются проектные решения, а также организационные и административные методы их осуществления и система финансирования. Особое внимание уделяется обеспечению трудовой занятости населения, социально-бытовому обслуживанию и анализу демографической структуры новых городов. Предметом исследования являются также организация транспорта и характер инженерного оснащения.

В формировании и создании новых городов Мерлен придает большое значение комплексу художественных проблем градостроительства. Так, например, рассматривая объемно-планировочное решение Альбертслунда в Дании, он критикует монотонность архитектуры и невыразительность городского ансамбля, усугубленные бесконечным повтором однообразных, безликих, стандартных домов. Альбертслунду автор книги противопоставляет блестящий опыт Тапиолы близ Хельсинки, где финские зодчие сумели осуществить удачное слияние ансамблей городского пейзажа с природой и высокое качество архитектуры с садово-парковым искусством. Особо подчеркнуто, что этот успех был достигнут без затраты дополнительных средств. Пьер Мерлен уделяет серьезное внимание включе-

нию элементов монументального и декоративного искусства в новые города.

Сопоставление различных градостроительных концепций по итогам их осуществления в течение ряда десятилетий и рассмотрение процесса урбанизации в динамике придают выводам и оценкам Пьера Мерлена особую весомость.

Чтобы дать ясное представление о современных возможностях в новом градостроительстве, автор книги скрупулезно изучает характерные достижения в практике каждой страны.

Он стремится к строгой объективности. Его исследование показывает, что в капиталистических странах можно говорить лишь об отдельных успехах в градостроительстве, в то время как основные вопросы остаются нерешенными. Так, например, попытка приостановить дальнейшее разрастание Лондона не увенчалась успехом, несмотря на то что в отдаленных зонах Лондонского района для разгрузки британской столицы в послевоенный период было создано 20 новых городов. Лишь незначительная часть лондонцев переселилась в эти города, и вопрос разгрузки Лондона не потерял своей остроты. Однако Мерлен совершенно справедливо указывает на прогрессивный характер этого мероприятия и придает большое значение созданию по единому плану на протяжении 25 лет целой системы новых городов как крупному градостроительному эксперименту.

Большое достоинство книги — стремление автора к анализу социологического аспекта в градостроительстве. Мерлена всегда интересует, для кого именно строятся новые города, имущественное положение их жителей, их профессиональный состав, возрастная структура и т. п.

Все же следует отметить, что автор, исходя только из профессиональных представлений, не всегда достаточно четко разграничивает два принципиально разных пути развития градостроительства — путь социалистический и путь развития в условиях капиталистического общества. Мерлен дает резкую критику американской градостроительной практике, но он забывает, что принципиальной разницы между капитализмом в США и в Западной Европе нет и что, по существу, те же условия и особенности частного предпринимательства, может быть в несколько меньшей мере, но все же тормозят прогрессивные начинания как в самой Франции, так и в других капиталистических странах. Для примера можно указать на новый город Мурэнкс в Нижних Пиренеях во Франции. Город возник

в связи с открытием месторождений природного газа и возникновением крупных предприятий химической промышленности. Он был построен без учета удобств населения. Об этом пишет Жан Воза в специальном номере французского журнала «Экономика и политика» август-сентябрь 1965 года. Автор статьи подчеркивает, что новые города должны создаваться для людей, которые в них будут жить, а не для того, чтобы тресты извлекали сверхприбыли, экономя на жилом строительстве для рабочих. Жан Воза пишет также, что монополистические предприятия, не заинтересованные непосредственно в сельской продукции соседних мелких крестьянских хозяйств и безразличные к условиям их жизни и сохранению окружающей природы, отказались по согласованию с властями от установки на предприятиях улавливающих устройств, исключающих загрязнение окружающей среды. Социалистическая система расселения в корне отличается от капиталистической. Это новая система расселения «с уничтожением как деревенской заброшенности, оторванности от мира. . . , так и естественного скопления гигантских масс в больших городах»¹.

В своей книге П. Мерлен исследовал и систематизировал обширный фактический материал по новым городам, включая необходимые данные технико-экономического, демографического и статистического порядка, а также данные по вопросам транспорта и инженерного оборудования. Мерлен исследует опыт новых городов не только под углом зрения анализа и оценки отдельно взятых архитектурно-планировочных объектов, но, что гораздо важнее, с точки зрения их значения и места в общей планировке крупного района. Такие новые города рассматриваются им как активные градостроительные элементы, содействующие рациональному развитию старых городов и всей системы расселения, преобразованию планировки и застройки жилых и промышленных зон, созданию новых транспортных систем, оздоровлению среды, озеле-

нению и благоустройству, бережному сохранению памятников архитектуры и природных ландшафтов.

Мерлен считает положительным явлением пример Альбертслунда, где на пустынных местах, окружающих город, однообразных и бедных растительностью, был создан для отдыха горожан живописный лесопарк. Следует подчеркнуть, что Мерлен придает большое значение условиям жизненной среды человека. Исследуя градостроительный опыт новых городов, он в каждом случае заостряет внимание на этом важном в наше время вопросе.

Отдельные материалы по новым зарубежным городам, разрозненные и помещенные в различные контексты, частично появлялись в советских изданиях.

Однако книга П. Мерлена «Новые города» отличается от всех вышедших у нас публикаций целенаправленностью исследования и полнотой собранного материала. Особую ценность она представляет для множества специалистов разного профиля, непосредственно занятых решением проблем расселения в сложнейших условиях нашей огромной, идущей к коммунизму, бурно развивающейся страны.

Проектировщикам-градостроителям, архитекторам-планировщикам, инженерам различных специальностей, социологам, экономистам, экономгеографам, врачам-гигиенистам — всем тем, кто занимается разработкой проектов районной планировки, генеральных планов новых и реконструируемых старых городов, книга окажется необходимым пособием и, несомненно, вызовет интерес у многих руководителей партийных и советских организаций, министерств и ведомств, ответственных за реализацию строительства городов. Кроме того, книга будет полезной в работе ученых-теоретиков, исследующих закономерности современного и будущего градостроительства, и искусствоведов, разрабатывающих проблемы эстетики городов и синтеза искусств.

К. Топуридзе

¹ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., 5-е изд., т. 26, стр. 74.

ПРЕДИСЛОВИЕ

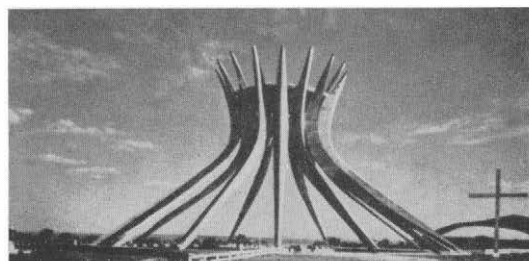
Понятие «новый город» становится все более расплывчатым и неопределенным. Действительно, есть ли общие черты у Тапиолы — образцового города-сада в пригородной зоне Хельсинки и у города Бразилиа — новой столицы Бразильской федерации? У Монпазье или Ла Рош-сюр-Ион — новых городов в прошлые века — и у проекта Водрея в Нормандии? У Уэлвина-Гарден-Сити (расположенного к северу от Лондона) и у города металлургов Дунауйвароша?

Прежде чем приступить к строительству новых городов во Франции, Парижском районе, так же как и в других областях страны, следует договориться об уточнении терминологии градостроительных понятий, так как зачастую одному и тому же термину придаются различные значения. Необходимо также учесть характеристики каждого типа новых городов, определить их назначение, разработать методы и средства их осуществления и предусмотреть окончательные результаты. Труднее выявить взаимосвязь выполнения поставленных задач, необходимую последовательность и установить эффективно действующие системы административных, финансовых и иных мероприятий. Причем должно учитывать, что принятая система не всегда будет в полной мере соответствовать первоначальному замыслу.

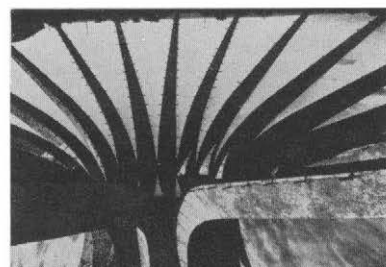
Таким образом, изучая зарубежную практику и наш французский, сравнительно небольшой опыт, надлежит учитывать два обстоятельства: достигнутые результаты и препятствия, возникающие на пути к их претворению.

Возвращаясь из Англии, мы находимся под сильным впечатлением поразительной действенности принятых там в свое время мер по созданию новых городов за период начиная с 1946 года. На проектно-исследовательские работы ушло при этом всего лишь несколько месяцев.

В Швеции и Финляндии привлекает высокое архитектурное качество строительства при стоимости не намного выше обычной. Это говорит о том, что можно



1



2



3



4



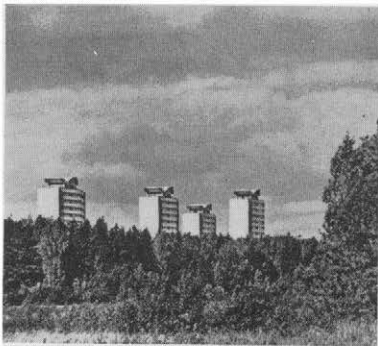
5



6

1. БРАЗИЛИА (БРАЗИЛИЯ). КАФЕДРАЛЬНЫЙ СОБОР. АРХИТЕКТОР О. НИМЕЙЕР
2. БРАЗИЛИА. КАФЕДРАЛЬНЫЙ СОБОР. ВНУТРЕННИЙ ВИД
3. БРАЗИЛИА. ЗДАНИЕ БАНКОВ
4. БРАЗИЛИА. ПЛОЩАДЬ ТРЕХ ВЛАСТЕЙ
5. БРАЗИЛИА. ФРАГМЕНТ ГОРОДСКОЙ ЗАСТРОЙКИ
6. БРАЗИЛИА. ДВОРЕЦ КОНГРЕССОВ. АДМИНИСТРАТИВНЫЙ БЛОК. ИСТОРИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

7



8



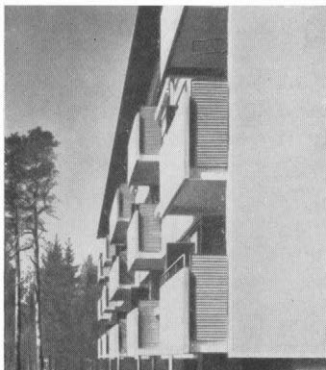
9



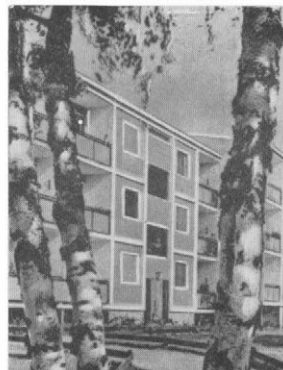
10



11



12



7. ТАПИОЛА (ФИНЛЯНДИЯ). МНОГОЭТАЖНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА
 8. ТАПИОЛА. БАШНЯ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА. АРХИТЕКТОР ААРНО ЭРВИ
 9. ТАПИОЛА. ФРАГМЕНТ ПАНОРАМЫ ГОРОДА
 10. ТАПИОЛА. ВОСТОЧНАЯ ЧАСТЬ ГОРОДА С ВИДОМ НА ФИНСКИЙ ЗАЛИВ
 11. ТАПИОЛА. МАЛОЭТАЖНЫЙ ДОМ. АРХИТЕКТОР АУЛИС БЛУМСТЕДЕ
 12. ТАПИОЛА. ЖИЛОЙ ДОМ

строить красиво и экономично. А раз так, к этому необходимо стремиться. В Нидерландах четкое планирование всего технологического процесса строительства и размещение объектов градостроительства оказывается сравнительно легкой задачей, потому что все находится в одних руках. Опыт США показывает, что создание новых типов расселения людей может осуществляться также на основе частной инициативы. И в то же время, как видно из опыта стран Восточной Европы, та же задача полностью решается на государственных началах. Для того чтобы французские специалисты могли воспользоваться накопленным за последние десятилетия градостроительным опытом различных стран, мною несколько лет тому назад было предложено Институту планировки и градостроительства Парижского района предпринять в рамках политики районной планировки систематическое изучение новых зарубежных городов. Поэтому я счел необходимым поддержать предложение Генерального представительства научно-технических исследований поручить Пьеру Мерлену научно обобщить результаты исследования новых городов с соответствующими комментариями.

Представленный труд завершается рекомендациями по градостроительной политике, которая намечается во Франции в связи со строительством новых городов.

От крупного комплекса в Эври к созданию Водрея был пройден громадный путь! И тем не менее многие вопросы еще не решены окончательно. Какими могут быть темпы строительства новых городов? Какие виды занятости населения удастся создать? Какова будет структура населения? Из чего будут складываться новые городские центры? Необходимо внимательно следить за процессом развития новых городов во Франции, в случае надобности внося в этот процесс коррективы.

И наконец, после многих лет работы и исследований расплывчатость понятия «новый город» исчезнет, каждый вновь созданный город обретет свое лицо, свою душу.

Поль Делуэрие

ВВЕДЕНИЕ

Идея новых городов развивается с конца XIX века, с тех пор когда в Англии Эбенизер Говард впервые выдвинул предложение строить города-сады (garden-cities).

Если исключить из рассмотрения города, возникновение которых вызвано политическими соображениями (наиболее характерный пример — город Бразилиа), то все новые города, созданные за последние десятилетия, или предназначены обеспечивать полноценное развитие вновь осваиваемых территорий (особенно это относится к районам восточной Европы и Сибири), или же призваны служить целям разгрузки крупных городских агломераций (например, новые города вокруг Лондона), или, наконец, должны обозначить направления развития больших городов (Стокгольм).

Но функции новых городов еще не характеризуют их сущности и не дают возможности четко определить само понятие «новый город». Между такими городами, как Бразилиа и Тапиола, мало общих черт, так же как между американскими урбанизированными поселениями — «новыми общинами» (new communities) — и «новыми кварталами» пригородов Стокгольма, между английскими новыми городами и новыми городами Венгрии.

Различия проистекают из многих причин. Они могут быть градостроительного порядка — величина городов, их группировка, местоположение, планировочные особенности самого города, основной тип жилищ и т. д.; социального — классовая принадлежность населения, тяготение или связь с другими городскими образованиями или отсутствие таких связей, условия административного подчинения, хозяйственные условия, связи с местными общинами, финансовые условия и т. д.

Обращает на себя внимание многообразие целей и задач, которые были поставлены при создании новых городов. Последние редко возникают в результате изолированного планировочного решения — Тапиола в этом отношении составляет исключение. Обычно проекты новых городов разрабатываются в единой системе градостроительной политики. При этом учитывается градостроительная политика всей страны в целом.

Нам представляется полезным объединить и по возможности систематизировать опыт тех стран, где подобное строительство ведется уже несколько десятилетий. При этом необходимо выявить главнейшие характеристики уже выстроенных городов, определить, в какой мере зарубежные градостроительные решения можно использовать во Франции, указать, каких препятствий необходимо избежать и какие трудности следует предвидеть. Кроме того, надо показать, как политика создания новых городов может изменить представление об условиях жизни в городах.

К изучению этой политики придется возвращаться каждый раз в рамках региональной и общенациональной градостроительной политики.

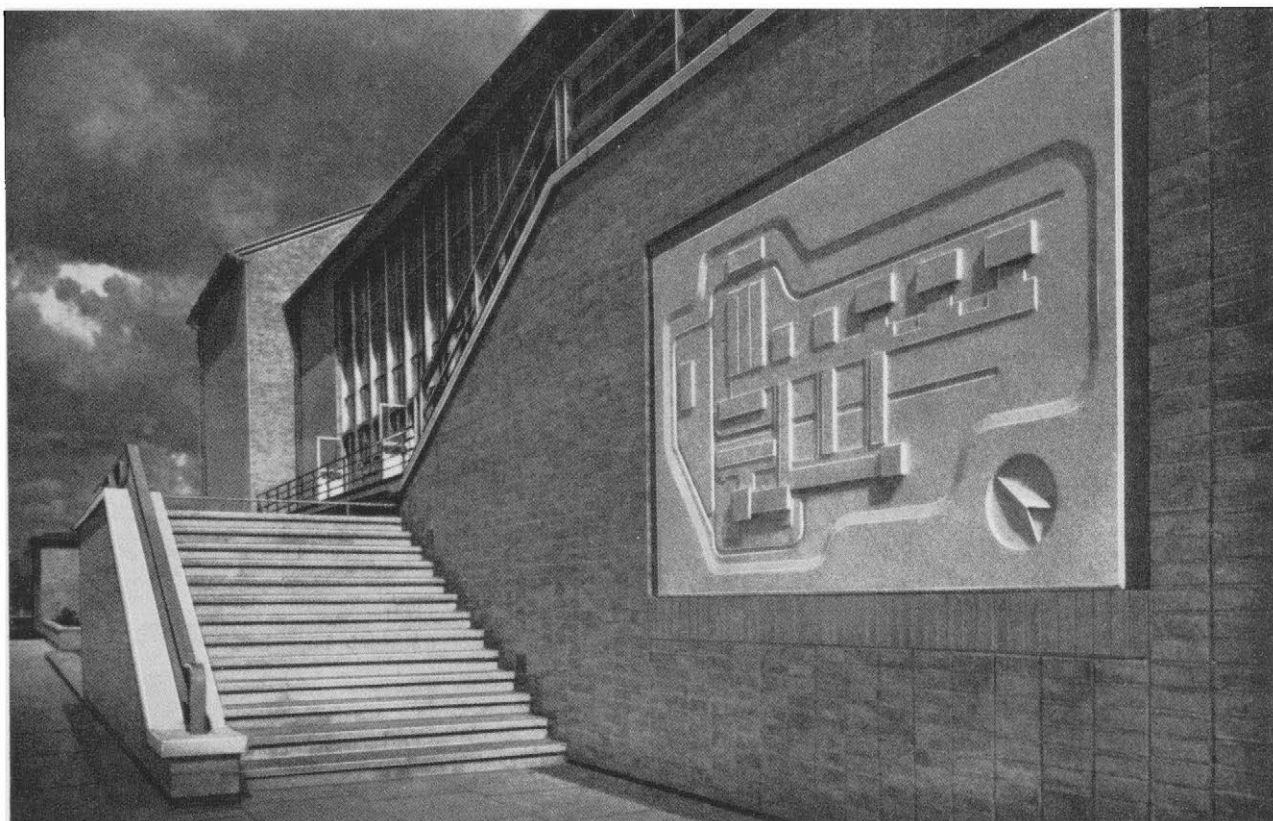
В первую очередь мы обращаемся к опыту нескольких западноевропейских стран со значительными осуществлениями и высокими градостроительными традициями. В Великобритании за двадцать с лишним лет построено двадцать новых городов. Дания, Швеция, Финляндия известны высоким качеством градостроительства. Нидерланды — страна, где планировочные проблемы особо много значат из-за крайней ограниченности территорий и постоянной борьбы с морем за каждый клочок земли. Представляется также необходимым сопоставить опыт Западной Ев-

ропы с градостроительной практикой стран с иной экономикой и образом жизни. Нам показалось целесообразным исследовать и обобщить основные характеристики новых городов США, построенных в порядке частной инициативы, где градостроительство не поддается управлению из-за неограниченной свободы частного предпринимательства.

Обследован также опыт двух социалистических стран Восточной Европы — Польши и Венгрии. Что касается Советского Союза, масштабы его градостроительства таковы, что требуют углубленного и специального изуче-

ния. Было бы желательно, чтобы градостроительный опыт Советского Союза был освещен в специальном труде.

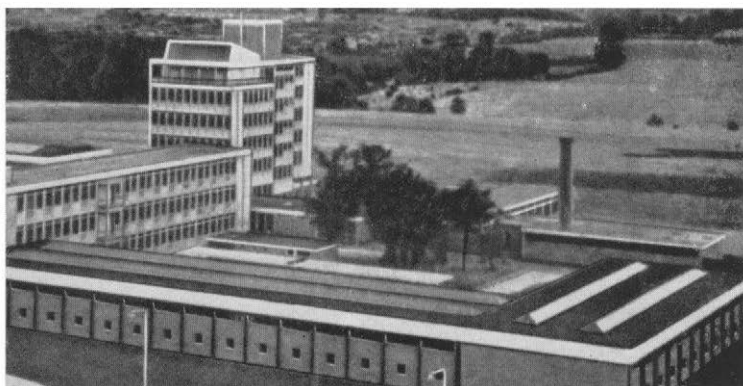
Наконец, представлена градостроительная практика Франции — большие ансамбли и проекты новой урбанизации в рамках генеральных планов Парижского района и ареалов провинциальных метрополий. Важные элементы зарубежного опыта могут оказаться полезными при проектировании и осуществлении новых городов во Франции.



13. ХАРТФИЛД (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ЛЕСТНИЦА ВХОДА В ТЕХНИКУМ
14. ХАРЛОУ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ВИД НА ЗДАНИЕ МУНИЦИПАЛИТЕТА

15. ХАРЛОУ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ВЫСШЕЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ НА 5000 СТУДЕНТОВ

14



15

16. ХАРЛОУ. ПЛАН ЦЕНТРА ГОРОДА

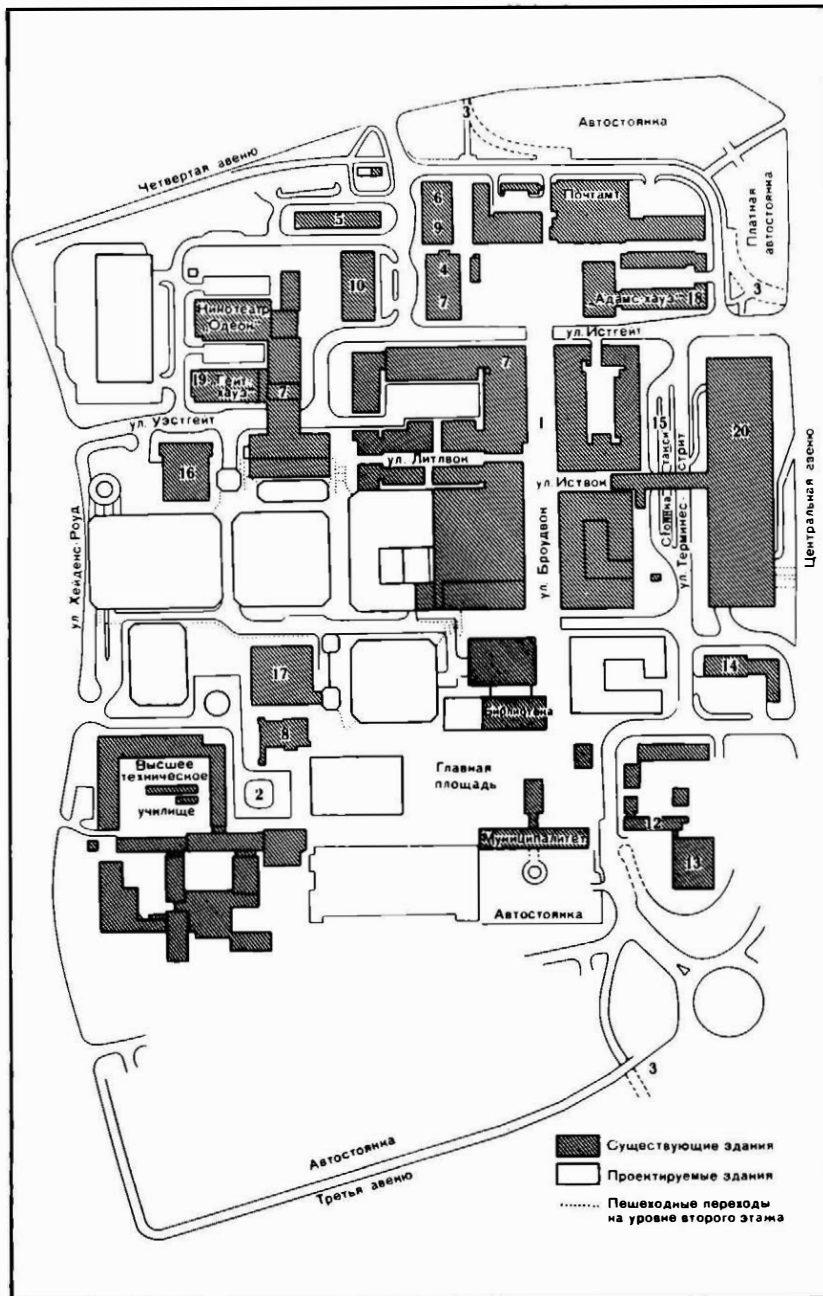
1. Торговая улица 2. Территория технического училища и церкви 3. Туннель для пешеходов и велосипедистов 4. Торговое здание «РОУЗ» с административными помещениями в верхних этажах 5. Административное здание («Эйлер-хауз») 6. Пивной бар и ресторан 7. Отделения банков 8. Церковь святого Павла 9. Зимний сад ресторана 10. 8-этажное административное здание компании «Джозеф Рэнк» 11. Государственные учреждения 12. Полицейское управление 13. Здание суда 14. Автозаправочная станция 15. Автобусная станция и стоянка такси 16. Кегельбан 17. Здание драматического театра и центра искусств 18. Центральное справочное бюро 19. Здание «Гейт-хауз» 20. Много-ярусная автостоянка и административное здание

17. ХАРЛОУ. УНИВЕРМАГ

18. ХАРЛОУ. ЖИЛОЕ ЗДАНИЕ ГОСТИНИЧНОГО ТИПА

19. ХАРЛОУ. АДМИНИСТРАТИВНОЕ И ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ЗДАНИЕ КОМПАНИИ «ПИТНИ БАУС»

16



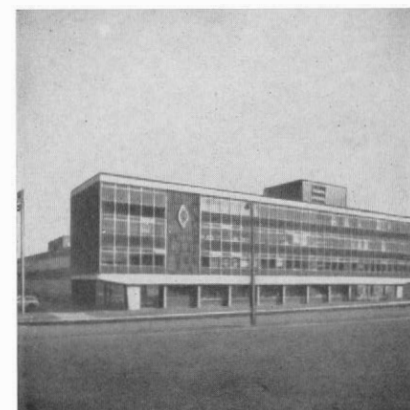
18



17



18

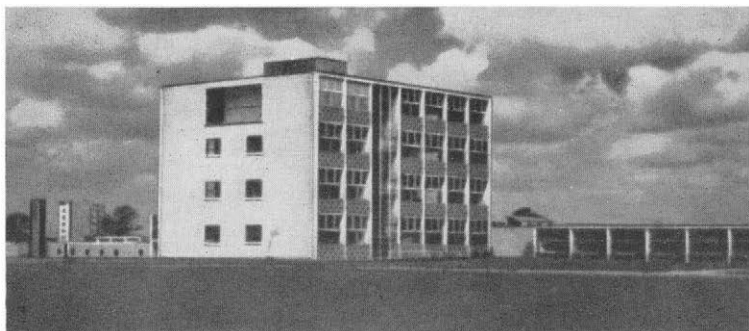


19

20. ХАРЛОУ. ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА НА 1200 УЧАЩИХСЯ
 21. ХАРЛОУ. ВТОРОСТЕПЕННЫЙ ТОРГОВЫЙ ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР СТЕПЛ-ТАЙ
 22. ХАРЛОУ. ВТОРОСТЕПЕННЫЙ ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР БАШ-ФЭЙР

23. ХАРЛОУ. ГОРОДСКОЙ ТЕАТР И КУЛЬТУРНЫЙ ЦЕНТР
 24. ХАРЛОУ. ФРАГМЕНТ ГОРОДСКОЙ ЗАСТРОЙКИ С ВЕЛОСИПЕДНЫМИ ДОРОЖКАМИ
 25. ХАРЛОУ. ДЕКОРАТИВНАЯ СКУЛЬПТУРА Г. МУРА «СЕМЬЯ»

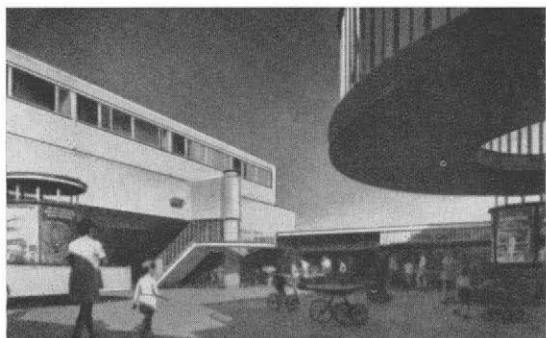
20



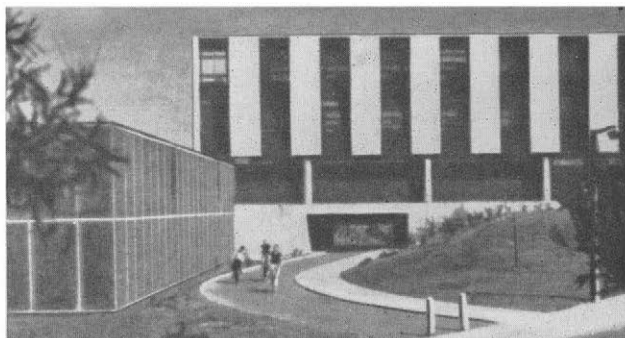
23



21



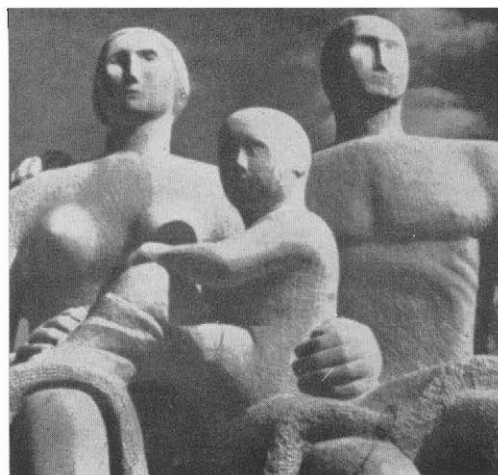
24



22



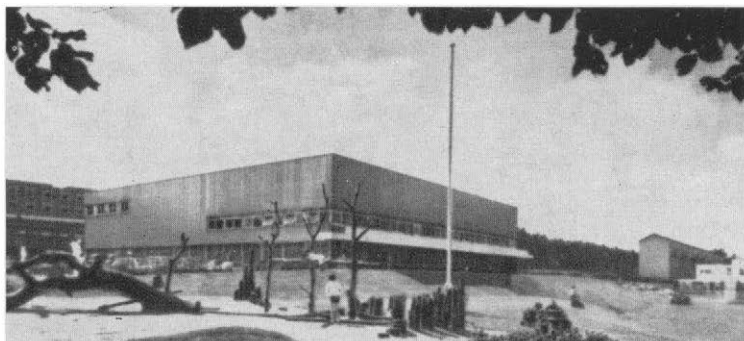
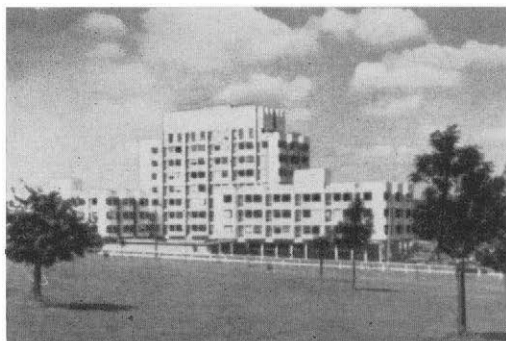
25



26. ХАРЛОУ. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ЗДАНИЕ КОМПАНИИ «ЛОНГМАНС ГРИН ЭНД К°»
27. ХАРЛОУ. ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ И ЛАБОРАТОРИЯ КОМПАНИИ «РЕВЕРТЕКС ЛИМИТЕД»
28. ХАРЛОУ. КОМПЛЕКС ЗДАНИЙ КОМПАНИИ «СТАНДАРТ ТЕЛЕКОМЬЮНИКЕЙШНЗ ЛЕЙБОРАТОРИЗ ЛИМИТЕД»

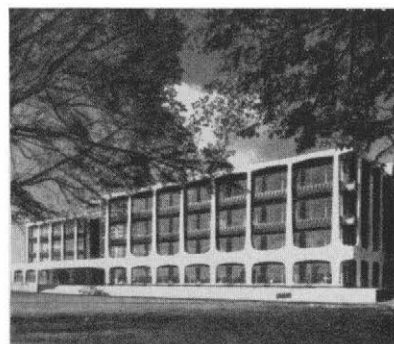
29. ХАРЛОУ. ГОРОДСКОЙ СПОРТИВНЫЙ ЦЕНТР
30. ХАРЛОУ. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ЗДАНИЕ КОМПАНИИ «БРИТИШ ПЕТРОЛЕУМ»
31. ХАРЛОУ. ГОРОДСКАЯ БОЛЬНИЦА НА 323 КОЙКИ

26



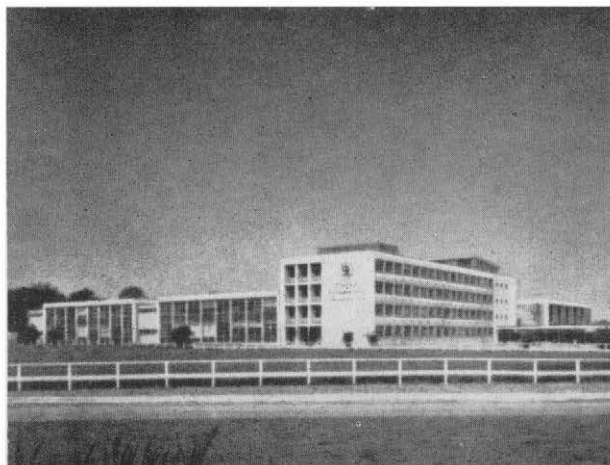
29

27



30

28



31

32. ХАРЛОУ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

33. КАМБЕРНОЛД (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР. ЮЖНЫЙ ВХОД

34. КАМБЕРНОЛД. ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР. АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ МЕЖДУГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ

35. РАНКОРН (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР

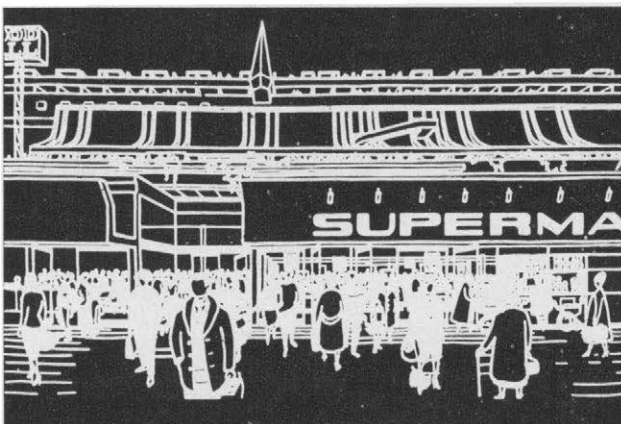
36. КАМБЕРНОЛД. ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР. ПЕШЕХОДНАЯ ДОРОГА ПЕРВОГО ЯРУСА

37. КАМБЕРНОЛД. ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР. ПЕШЕХОДНАЯ ДОРОГА НА УРОВНЕ ЗЕМЛИ

32



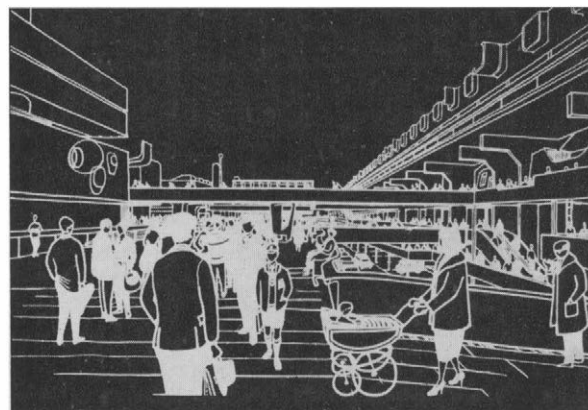
33



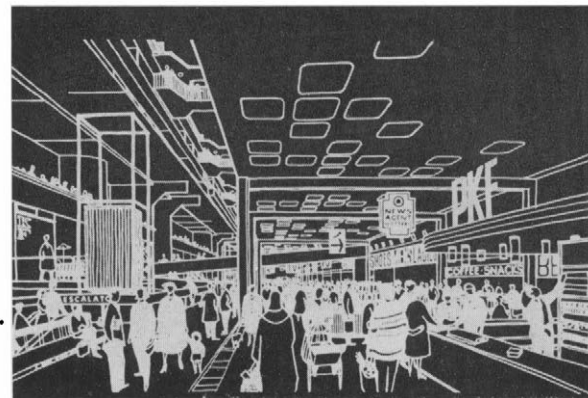
34



35



36

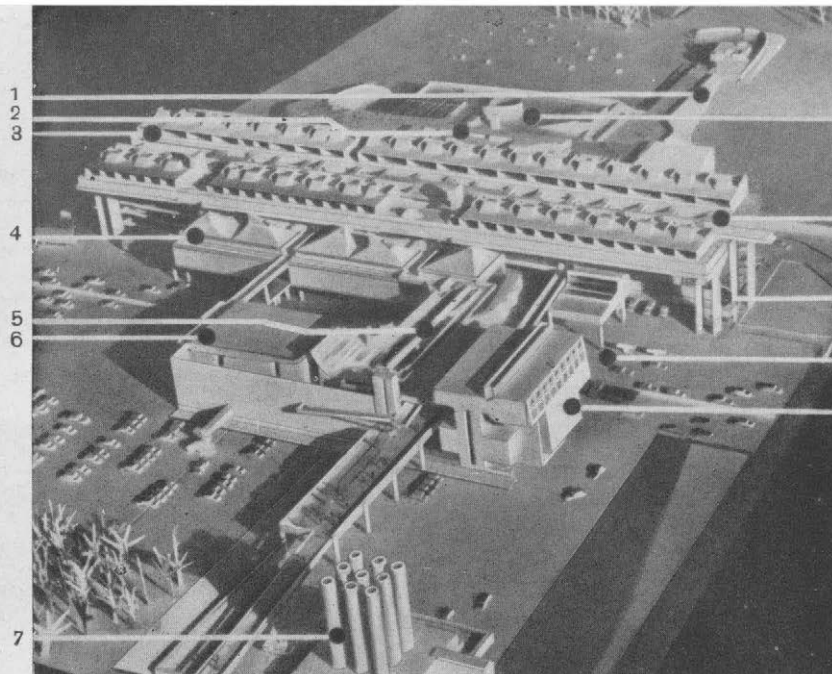


37

38. БАЗИЛДОН (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР
 39. СТИВЕНИДЖ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР. БАШЕННЫЕ ЧАСЫ НА ГЛАВНОЙ ПЛОЩАДИ

40. КАМБЕРНОЛД. МАКЕТ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА
 1. Пешеходный пандус 2. Супермаркет 3. Аттиковый этаж 4. Конторы 5. Кафе 6. Банк 7. Храм 8. Пешеходная дорога 9. Магазины 10. Автодорога 11. Гостиница
 41. СТИВЕНИДЖ. МНОГОЭТАЖНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

38



40

39



41

42. ХЕМЕЛ-ХЕМПСТИД (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР.
ФРАГМЕНТ СОЛЯРИЯ

43. КУМБРЕН (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ГВЕНТ-СКВЕР»
44. ХЕМЕЛ-ХЕМПСТИД. ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР. КРЫТЫЙ ПЕРЕХОД СОЕДИ-
НЯЕТ УНИВЕРМАГИ

42



43



44

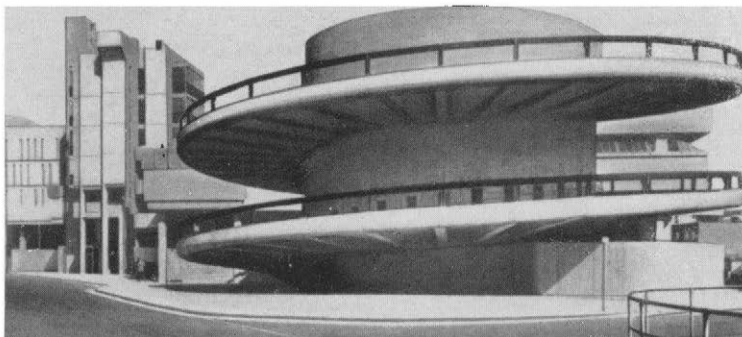
45. КАМБЕРНОЛД. ДВОРИК С ДЕТСКОЙ ГОРКОЙ

46. ПОРТСМУТ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР
47. КАМБЕРНОЛД. ВИД С САМОЛЕТА

45



46



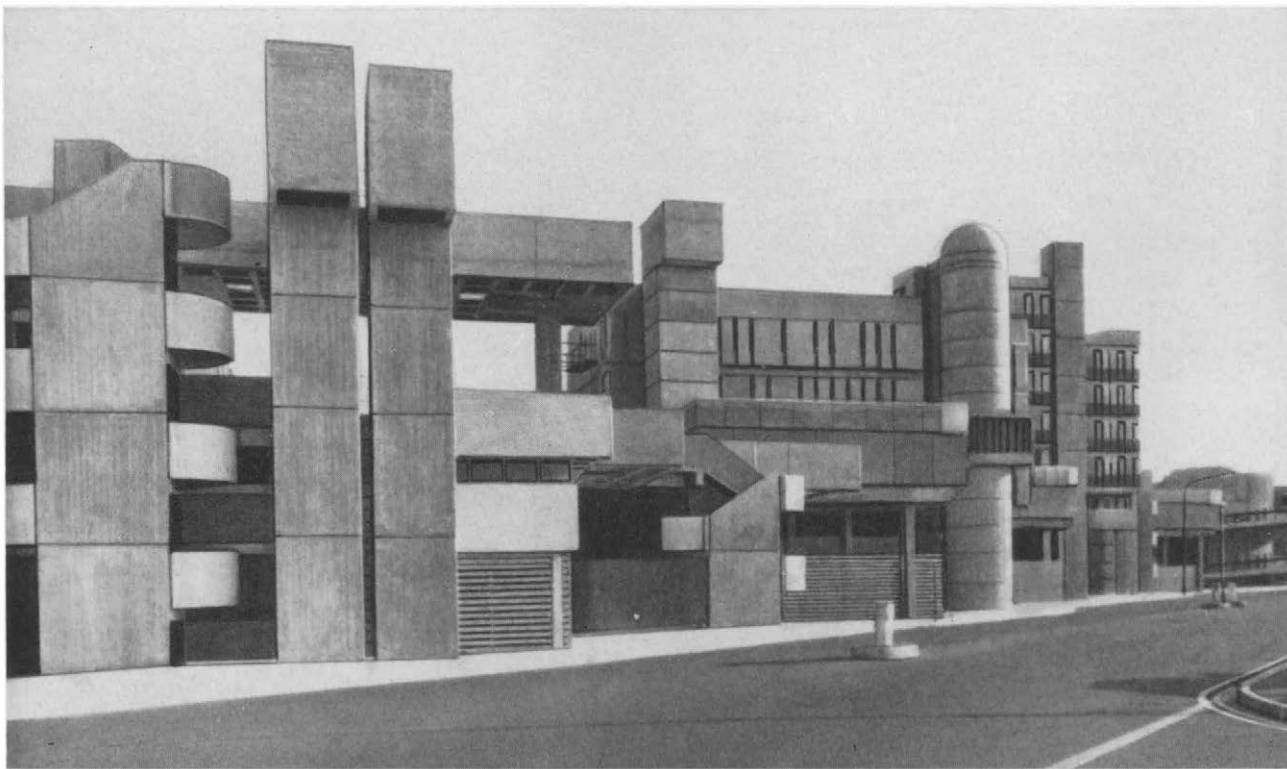
47



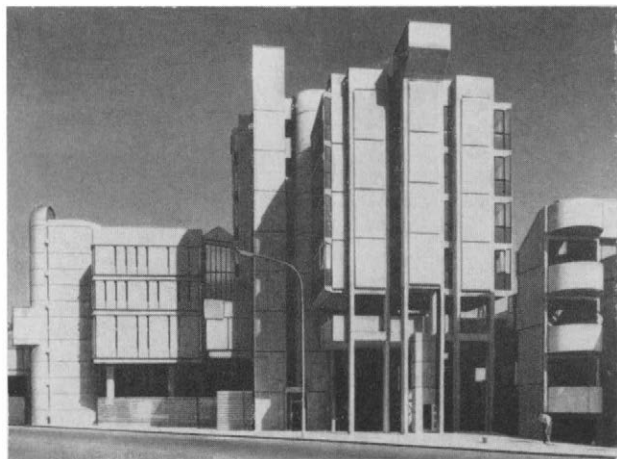
48. ПОРТСМУТ. ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР
49. ПОРТСМУТ. ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР

50. ХАТФИЛД (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ЖИЛОЙ ДОМ С ГАРАЖАМИ В
ЦОКОЛЬНОМ ЭТАЖЕ

48

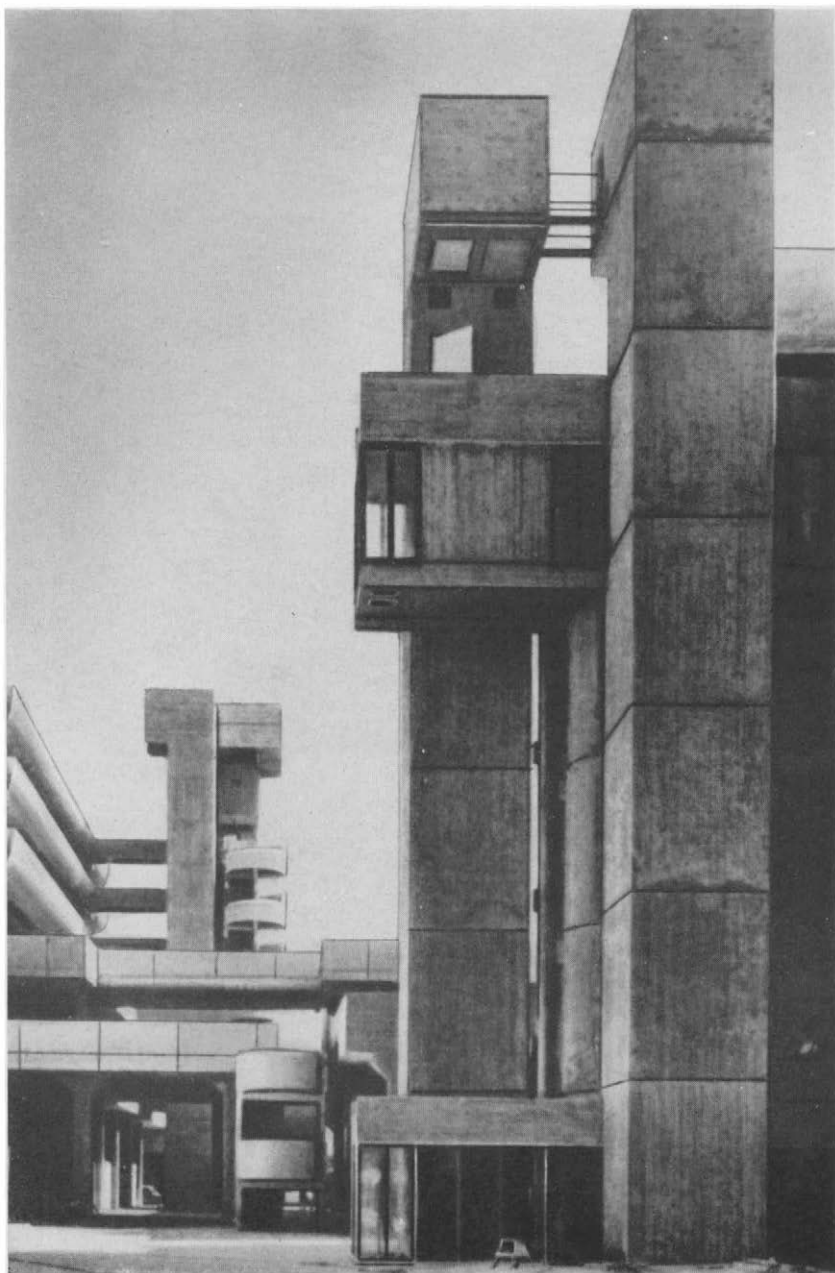


49

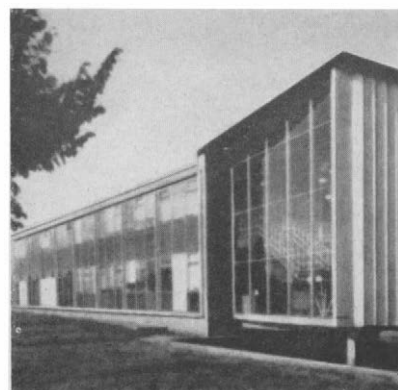


50

51. ПОРТСМУТ. ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР

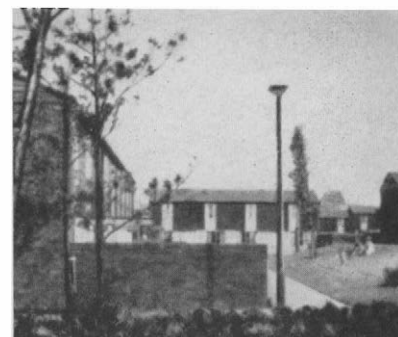


52. ГЛЕНРОТС (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ЗДАНИЕ
МНОГООТРАСЛЕВОГО НАЗНАЧЕНИЯ



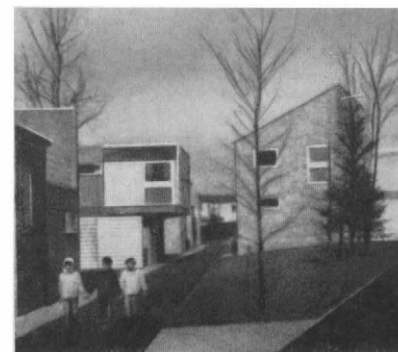
52

53. РАНКОРН. МАЛОЭТАЖНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА



53

54. КОРБИ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ НА
УЛ. ЛИНКОЛЬН-УЭЙ



54

55. БРАКНЕЛЛ (ВЕЛИКОБРИТАНИЯ). ЦЕНТРАЛЬНАЯ ТОРГОВАЯ УЛИЦА
56. БРАКНЕЛЛ. ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР

55



56

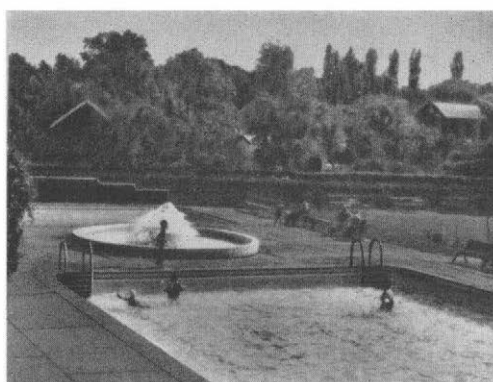


57. БРАКНЕЛЛ. МАГАЗИНЫ ТОВАРОВ ЕЖЕДНЕВНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ
В ПЕРВЫХ ЭТАЖАХ ЖИЛЫХ ДОМОВ
58. БРАКНЕЛЛ. ОТКРЫТЫЙ ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ БАССЕЙН И ФОНТАН В
ГОРОДСКОМ САДУ
59. БРАКНЕЛЛ. ТРЕХЭТАЖНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ С ГАРАЖАМИ В ЦОКОЛЕ

57



58

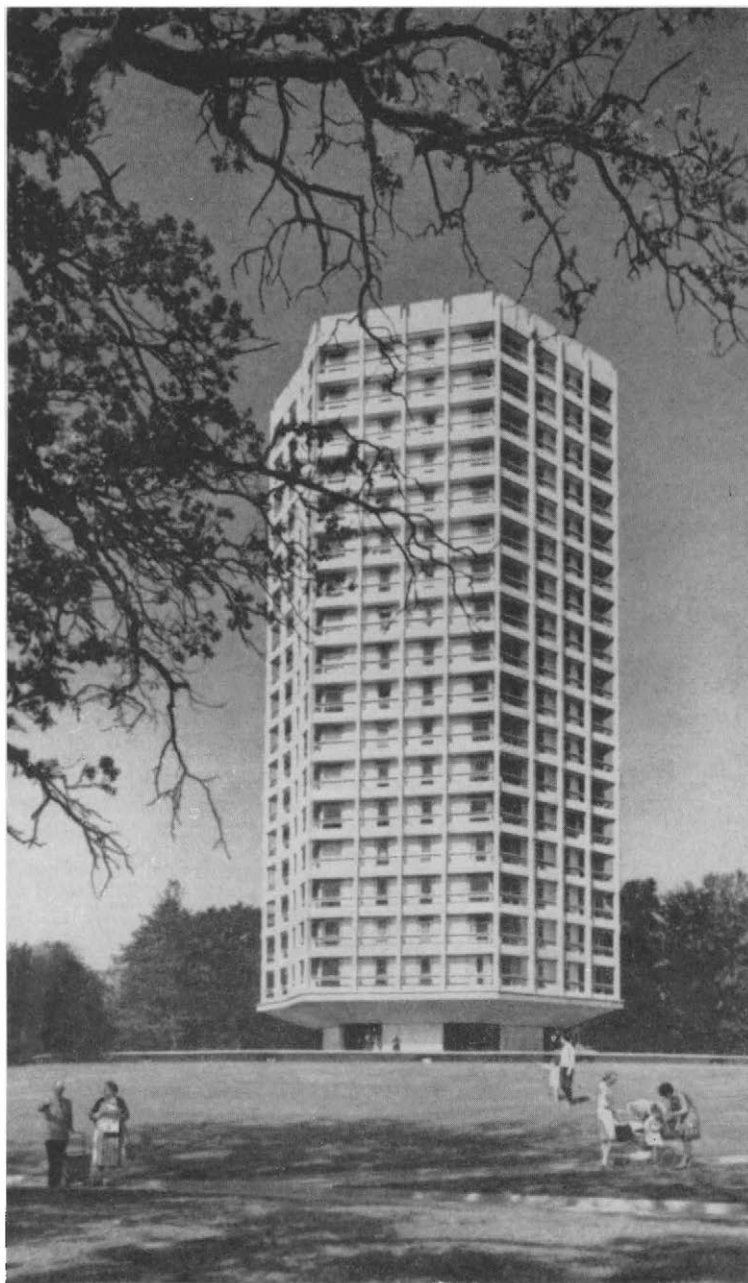


59



60. БРАКНЕЛЛ. ВОСЕМНАДЦАТИЭТАЖНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ

60



61. БРАКНЕЛЛ. В ОДНОМ ИЗ ЖИЛЫХ ЕДИНСТВ

62. БРАКНЕЛЛ. СТАРИННЫЙ ФАХВЕРКОВЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ

63. БРАКНЕЛЛ. ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ

61



62



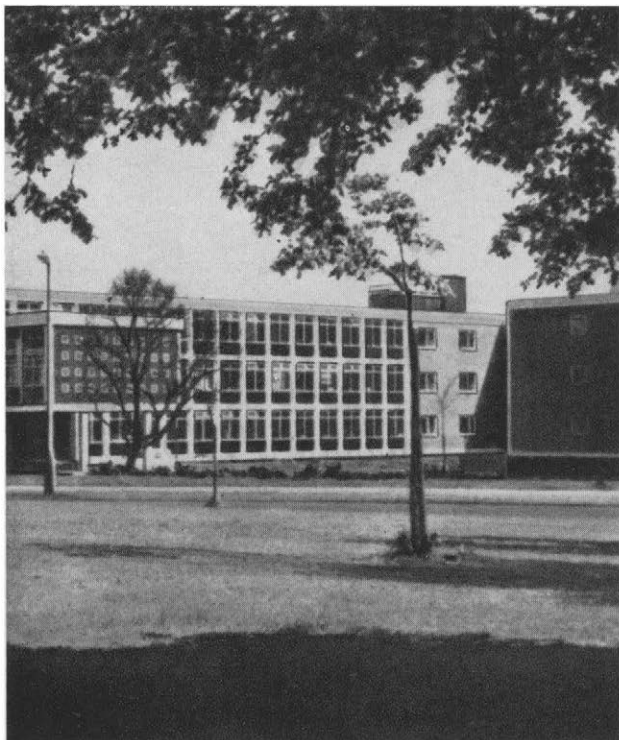
63



64. БРАКНЕЛЛ. ЗДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ КОМПАНИИ «МАК ФИШЕРИЗ»
 65. БРАКНЕЛЛ. ОДНОЭТАЖНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА

66. ГИЛФОРД С ЕГО АРХИТЕКТУРНЫМИ ПАМЯТНИКАМИ (ВЕЛИКО-
 БРИТАНИЯ). РАСПОЛОЖЕН В 6 МИЛЯХ К ЮГО-ВОСТОКУ ОТ
 БРАКНЕЛЛА
 67. БРАКНЕЛЛ. ЗДАНИЕ КОМПАНИИ «ФЕРРАНТИ»

64



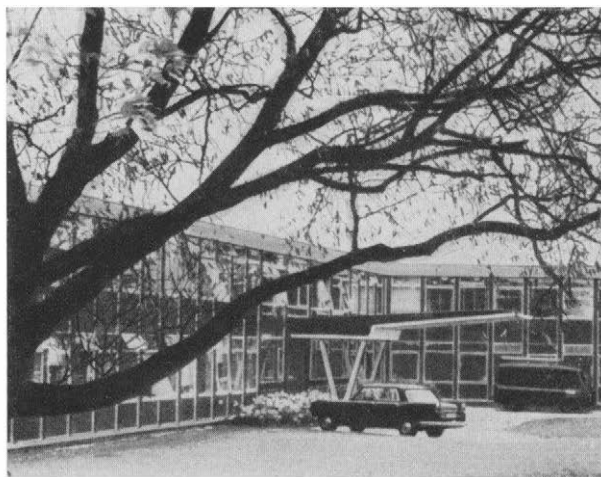
66



65

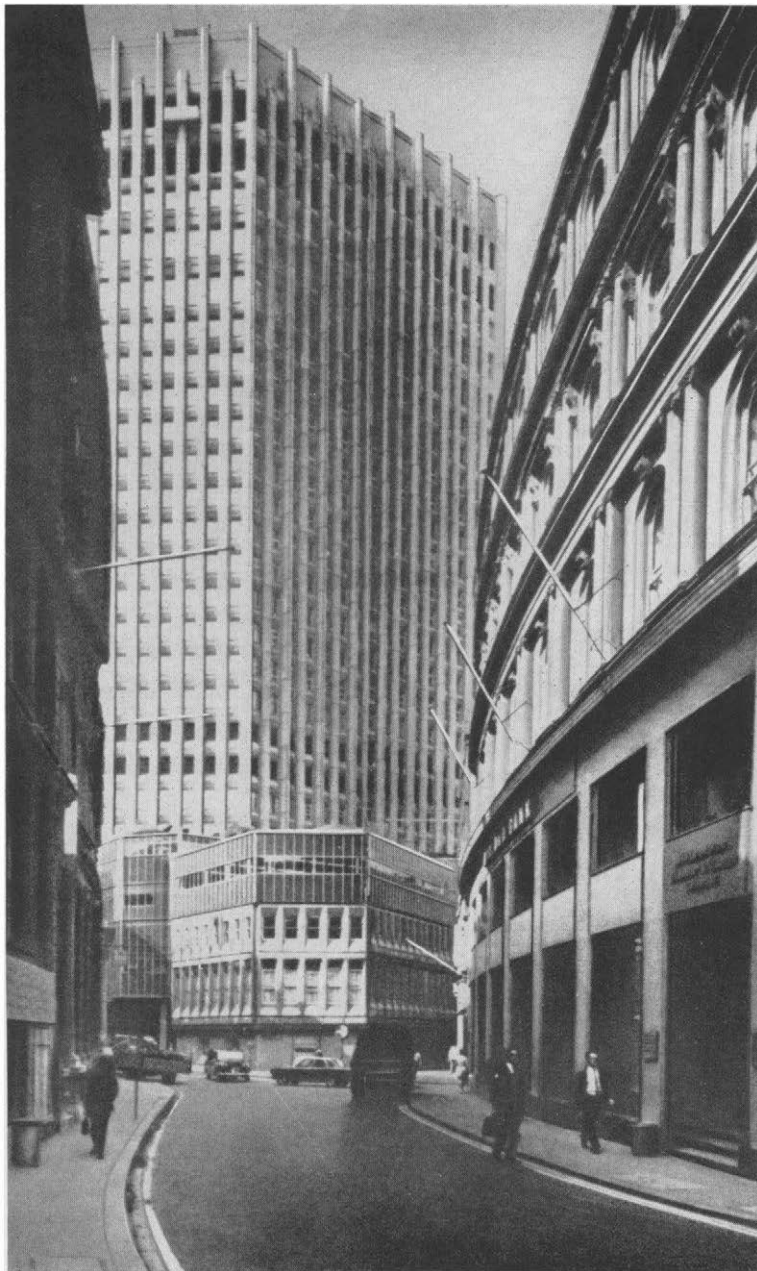


67



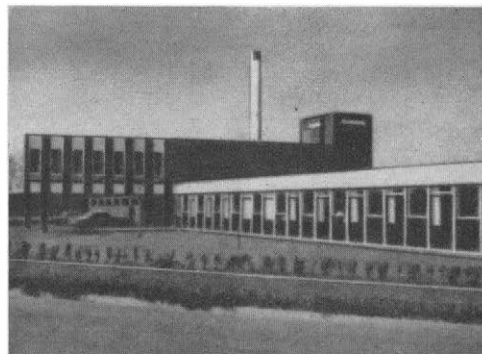
68. ЛОНДОН. НОВОЕ ЗДАНИЕ ФОНДОВОЙ БИРЖИ

68

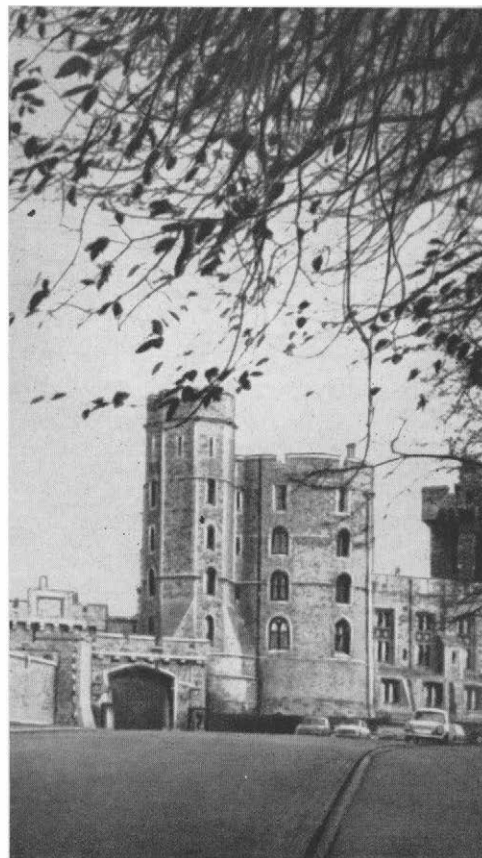


69. БРАКНЕЛЛ. ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
70. ВИНДЗОРСКИЙ ЗАМОК. СВЯЗАН С БРАКНЕЛЛОМ АВТОМОБИЛЬ-
НЫМ СООБЩЕНИЕМ

69



70



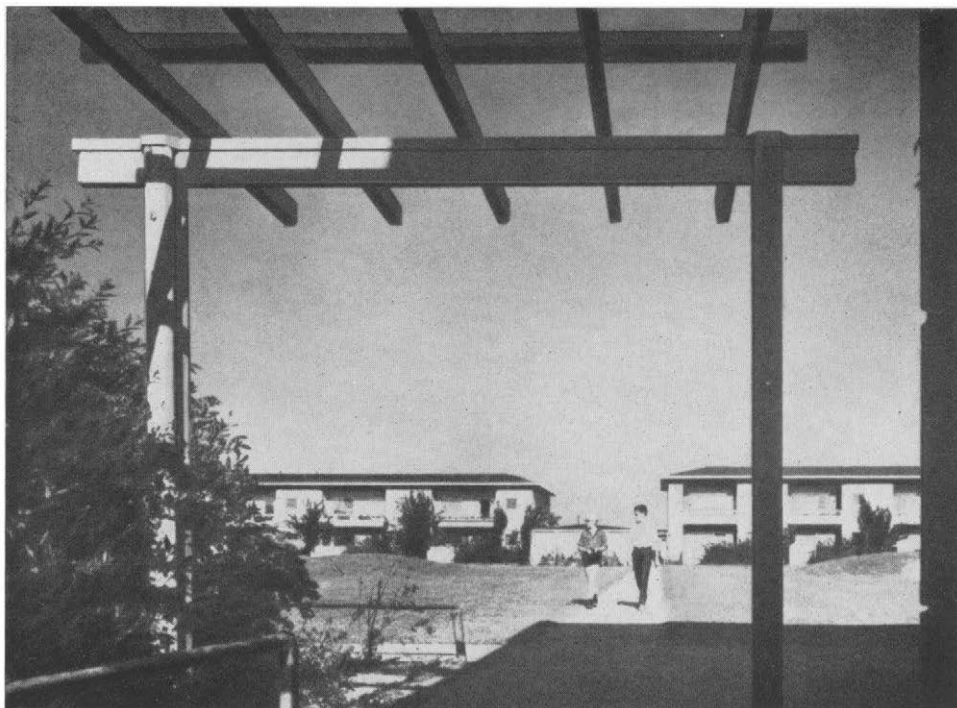
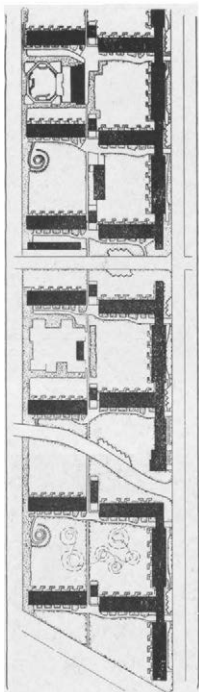
71. РИНГСТЕД (ДАНИЯ). ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

72. ХВИДОВРЕ (ДАНИЯ). КОМПЛЕКС ДВУХЭТАЖНЫХ ЖИЛЫХ ДОМОВ. НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ ДЕКОРАТИВНАЯ ПЕРГОЛА

73. РИНГСТЕД. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ВИД СО СТОРОНЫ УЛИЦЫ ВИЛХЕЛМА АНДЕРСЕНА

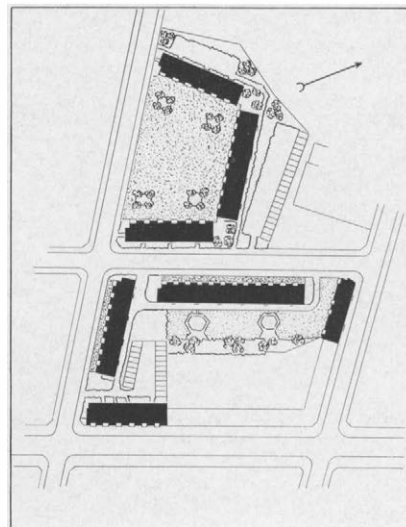
74. ХВИДОВРЕ. ДВУХЭТАЖНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

71



72

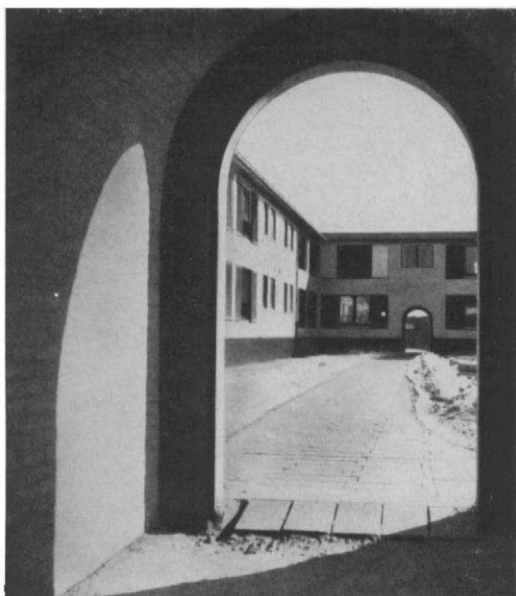
73



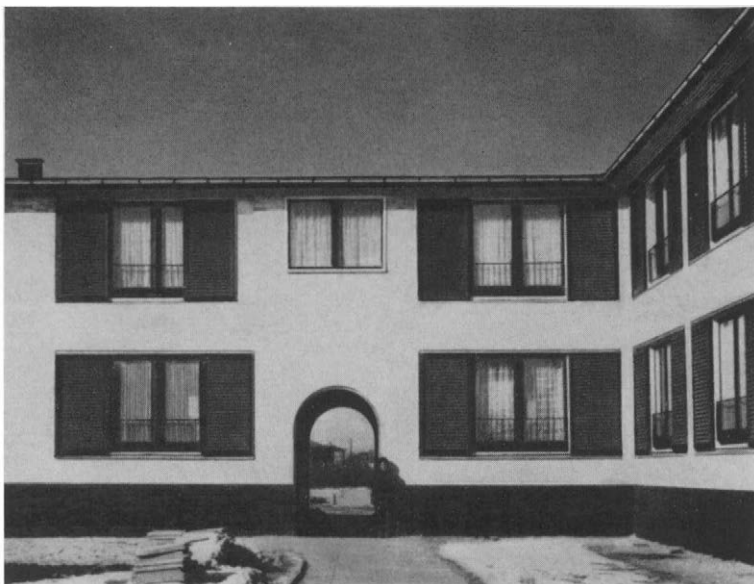
74

75. ХЕСТЕДЕРНЕ. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ДВОРИК
76. ХЕСТЕДЕРНЕ. ЖИЛОЙ ДОМ

75



76

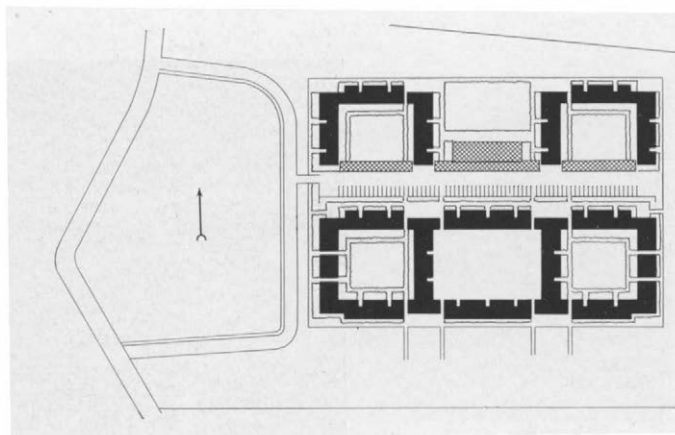


77. ХЕСТЕДЕРНЕ (ДАНИЯ). ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

78. ХЕСТЕДЕРНЕ. УЛИЦА ОДНОЭТАЖНЫХ ДОМОВ. ОБЩИЙ ВИД

79. ХЕСТЕДЕРНЕ. УЛИЦА ОДНОЭТАЖНЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

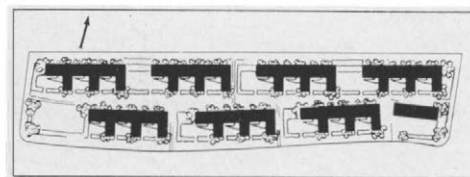
77



78



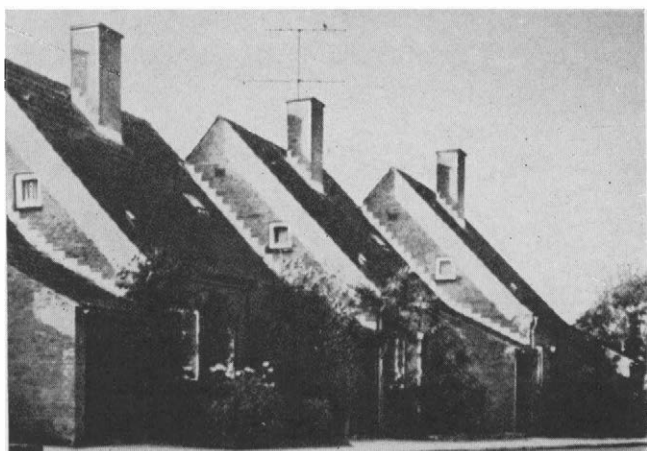
79



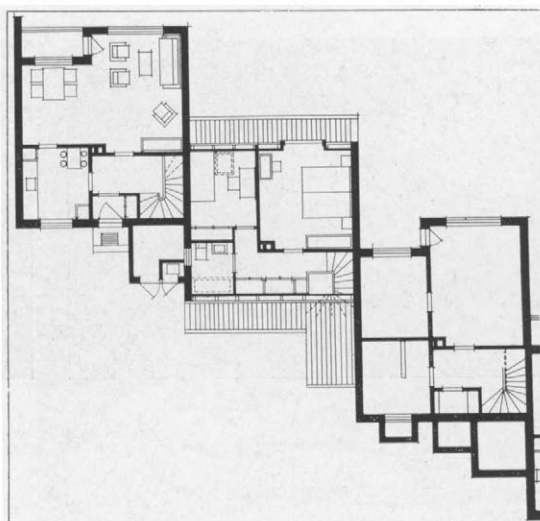
80. ГРИНСТЕД (ДАНИЯ). БЛОК КОТТЕДЖЕЙ. ОБЩИЙ ВИД
 81. ГРИНСТЕД. БЛОКИ КОТТЕДЖЕЙ. ФРАГМЕНТ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА
 82. БРАБРАНД (ДАНИЯ). ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

83. ГРИНСТЕД. БЛОК КОТТЕДЖЕЙ. ПЛАН ДВУХЪЯРУСНЫХ КВАРТИР
 84. БРАБРАНД. ЖИЛОЙ ДОМ

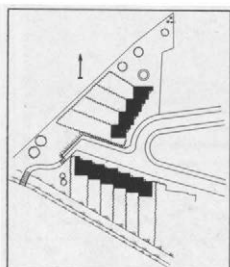
80



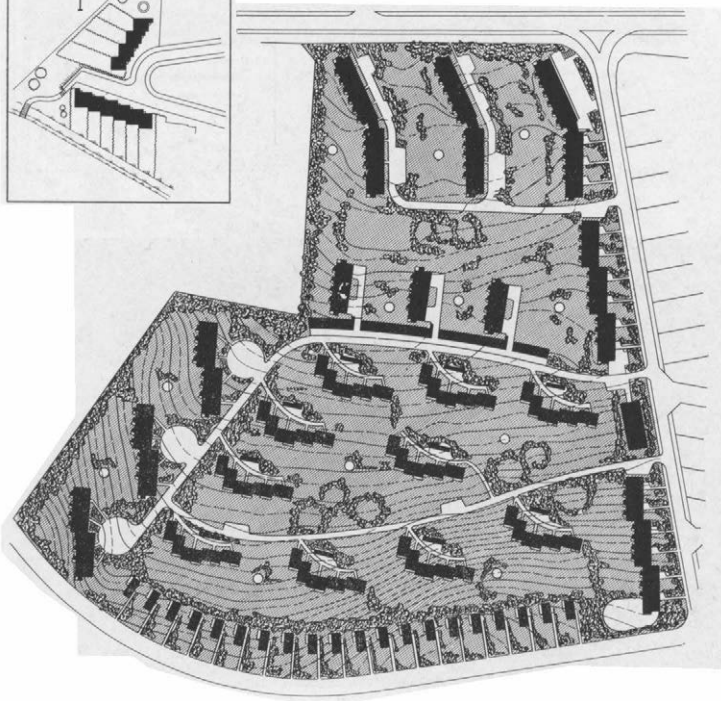
83



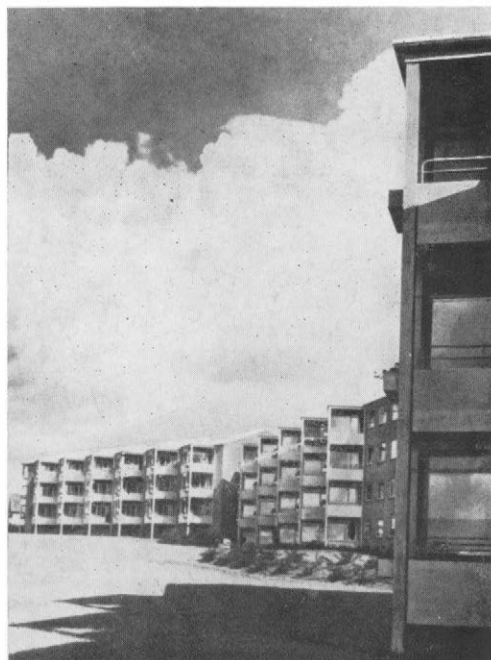
81



82



84

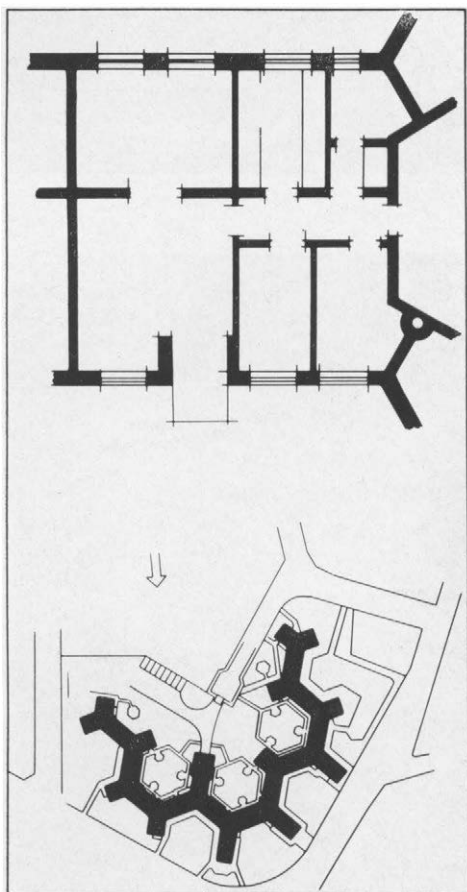


85. ОДЕНСЕ (ДАНИЯ). ЖИЛОЙ БЛОК. ОБЩИЙ ВИД
86. ОДЕНСЕ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ЖИЛОГО БЛОКА. ПЛАНИРОВКА КВАРТИРЫ

85

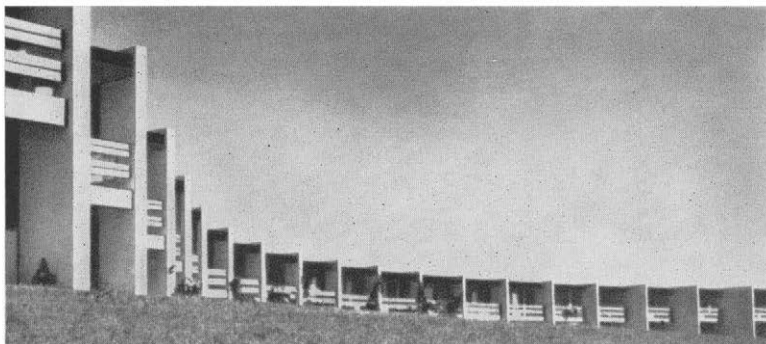


86

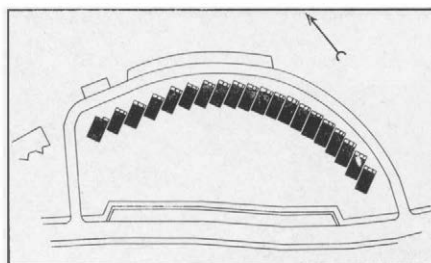


87. ЭБЕЛТОФТ (ДАНИЯ). БЛОК МАЛОЭТАЖНЫХ ЖИЛЫХ ДОМОВ. ОБЩИЙ ВИД
88. ЭБЕЛТОФТ. БЛОК МАЛОЭТАЖНЫХ ЖИЛЫХ ДОМОВ. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА
89. ОДЕНСЕ. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН
90. ОДЕНСЕ. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ

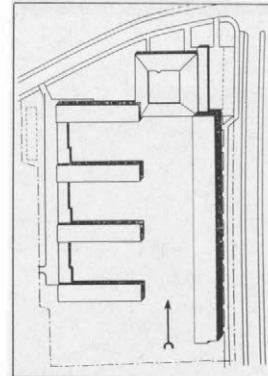
87



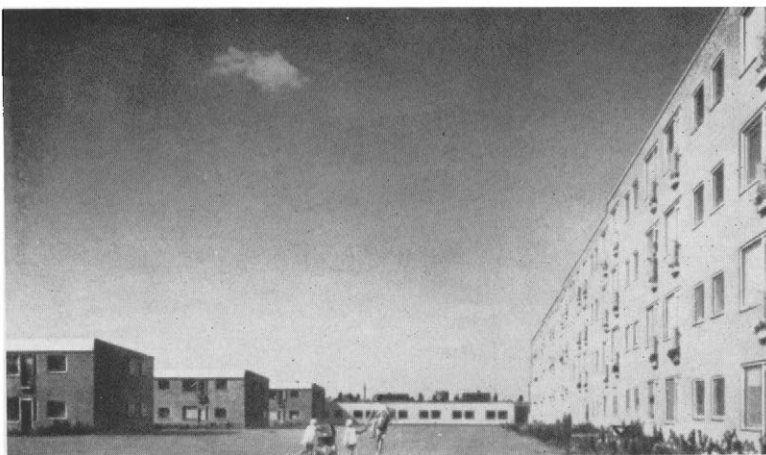
88



89



90



91. ТОРНБЮ (ДАНИЯ). ЖИЛОЙ ДОМ

92. ТОРНБЮ. ЖИЛОЙ ДОМ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

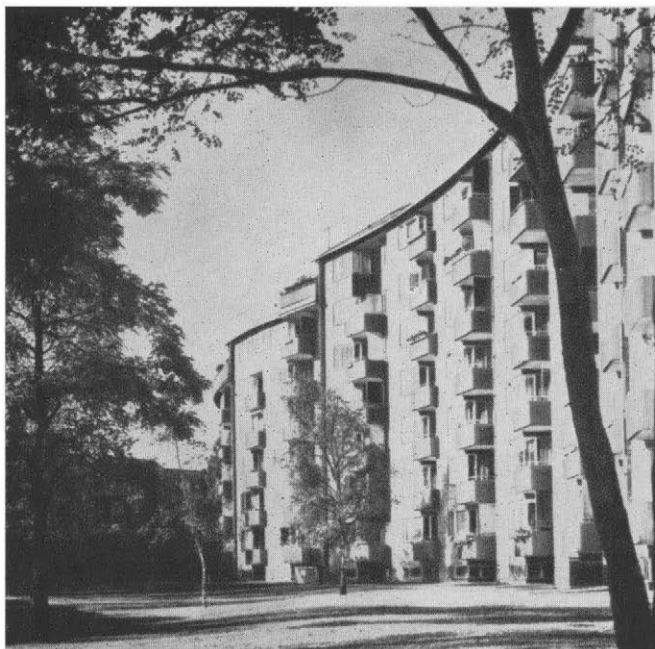
93. ОЛЬБОРГ (ДАНИЯ). ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

94. СКИВЕ (ДАНИЯ). ГРУППА ДОМОВ. ВНУТРЕННЕЕ ПРОСТРАНСТВО КВАРТАЛА

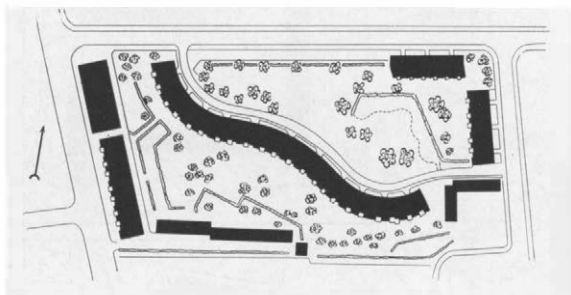
95. СКИВЕ. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ГРУППЫ ЖИЛЫХ ДОМОВ

96. ОЛЬБОРГ. ЧЕТЫРЕХЭТАЖНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ

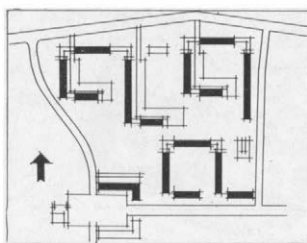
91



92

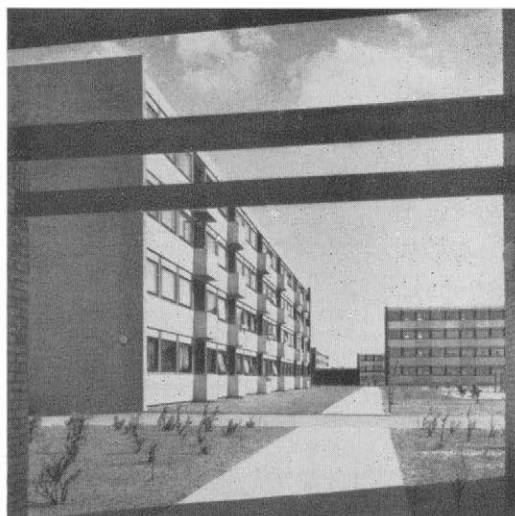


95

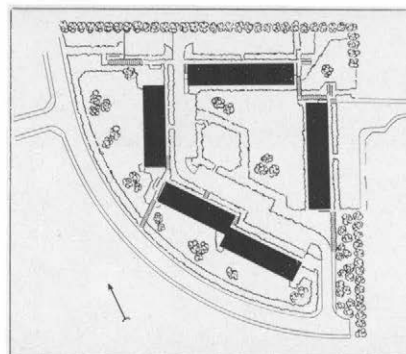


3*

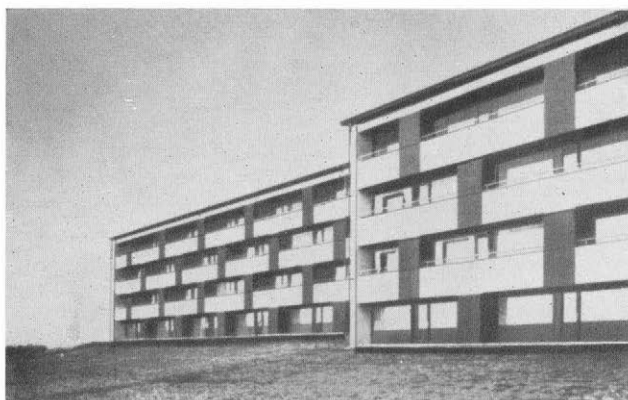
94



93



96



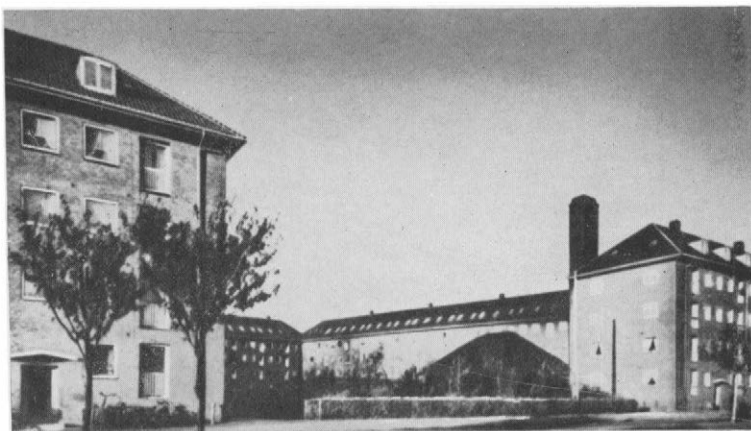
97. ОЛЬБОРГ. МНОГОЭТАЖНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ С МАГАЗИНОМ, РЕ-
СТОРАН-СТОЛОВОЙ И ДРУГИМИ ВИДАМИ СОЦИАЛЬНО-БЫ-
ТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
98. ОЛЬБОРГ. ЖИЛОЙ ДОМ. ВИД С УЛИЦЫ

99. ОРХУС (ДАНИЯ). ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ДОМ ДЛЯ ПРЕСТАРЕ-
ЛЫХ. ВИД СО СТОРОНЫ ДВОРА
100. ОРХУС. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН
101. ОЛЬБОРГ. ЖИЛОЙ ДОМ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

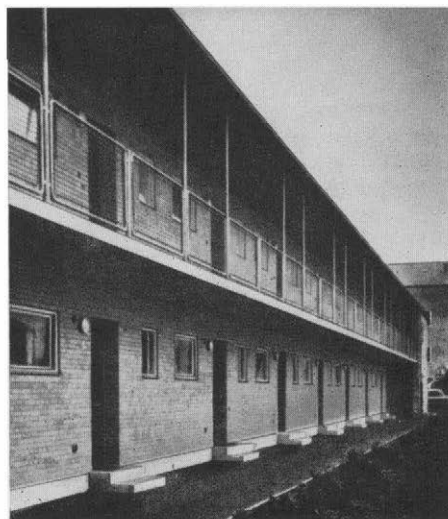
97



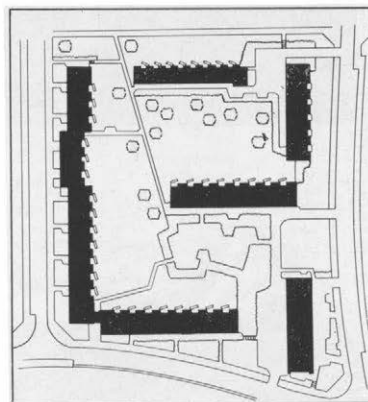
98



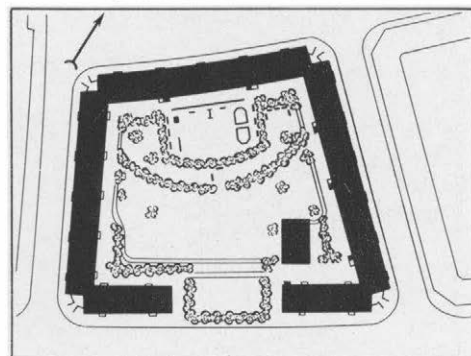
99



100



101



102. ОРХУС. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ВНУТРЕННИЙ ДВОР

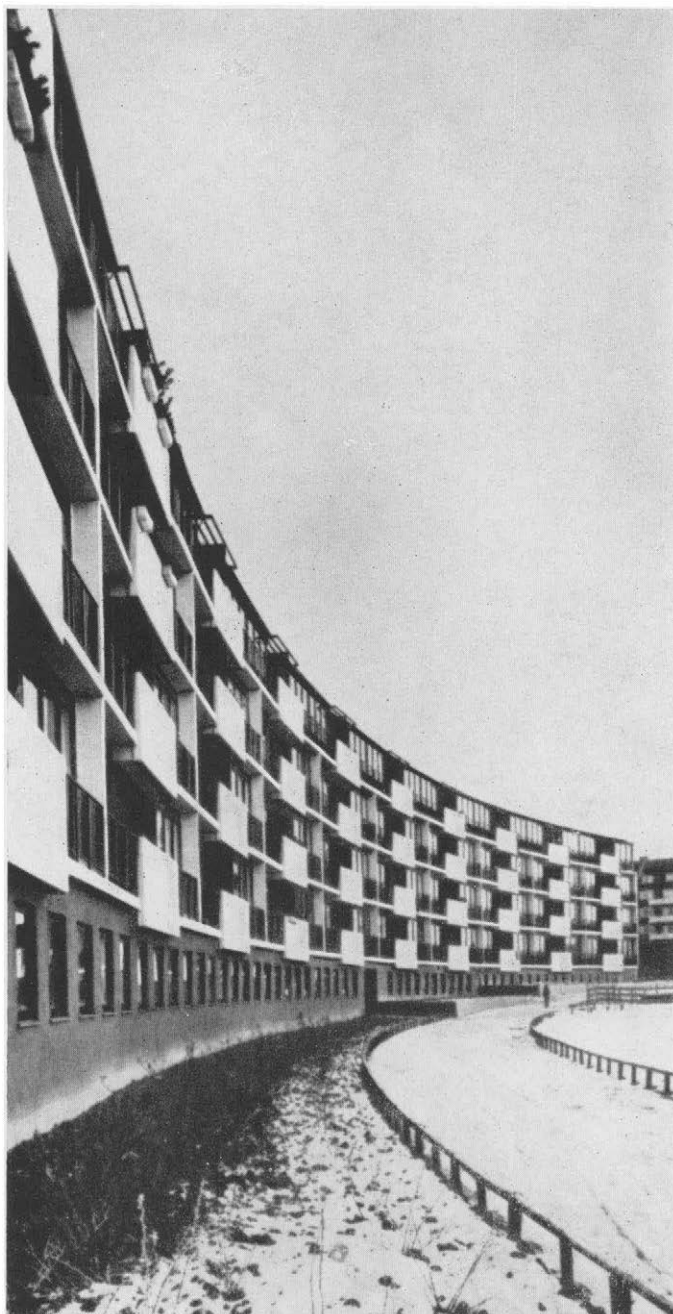
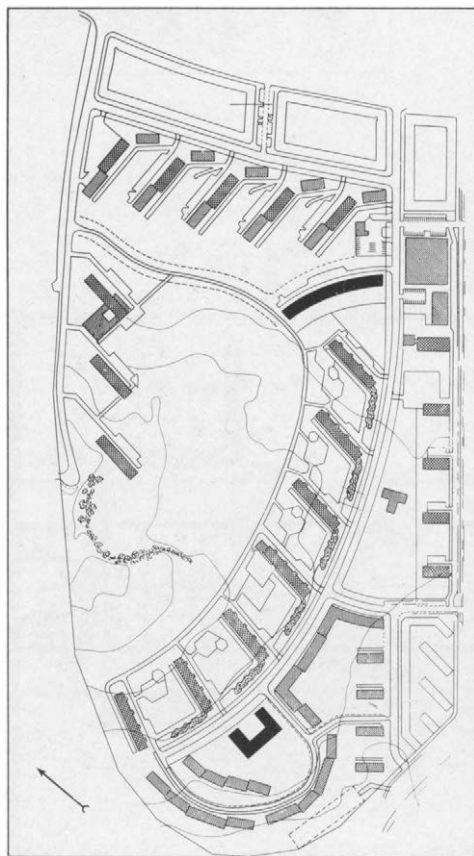
102



103. ОРХУС. ЖИЛОЙ КВАРТАЛ. ВИД СО СТОРОНЫ ДВОРА

104. ОРХУС. ЖИЛОЙ КВАРТАЛ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

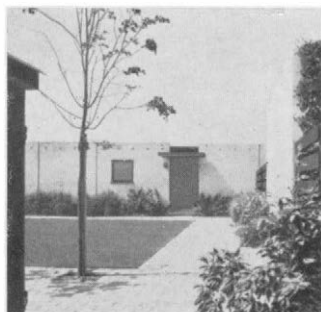
104



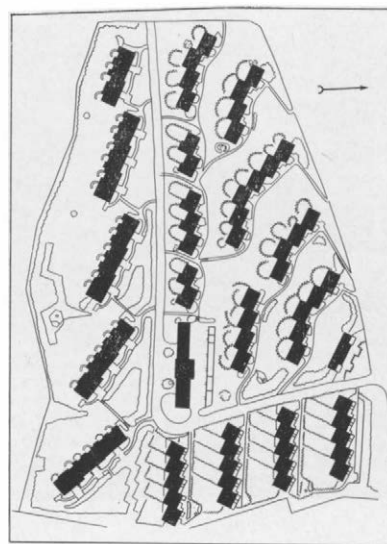
105. ОЛЬБОРГ. ФРАГМЕНТ ФАСАДА ТРЕХЭТАЖНОГО ЖИЛОГО ДОМА
 106. КОПЕНГАГЕН. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ЗДАНИЕ ПРОФСОЮЗА
 ТЕКСТИЛЬЩИКОВ
 107. ОЛЬБОРГ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН КОМПЛЕКСА ЖИЛЫХ ДОМОВ

108. АЛЬБЕРТСЛУНД (ДАНИЯ). ОЗЕЛЕНЕНИЕ МЕЖДУ ДОМАМИ
 109. АЛЬБЕРТСЛУНД. ПЕШЕХОДНАЯ УЛИЦА
 110. КОПЕНГАГЕН (ДАНИЯ). ПЛАН ЗДАНИЯ ПРОФСОЮЗА
 ТЕКСТИЛЬЩИКОВ

105



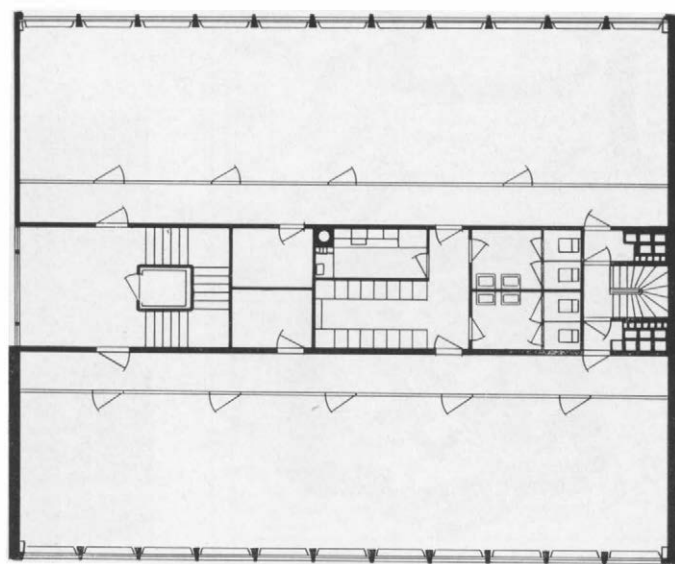
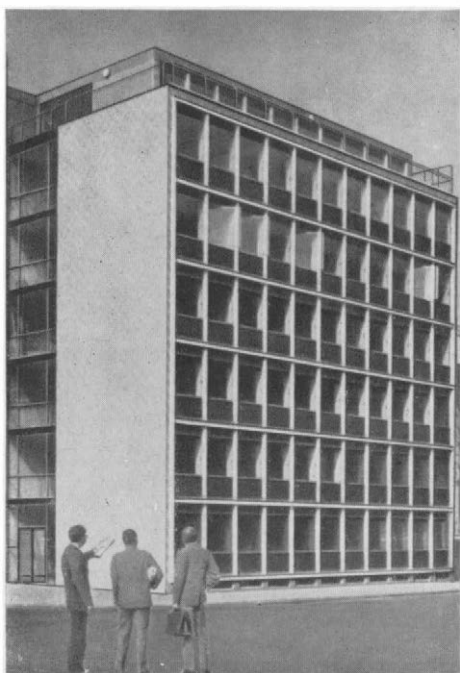
108



107

109

106



110

111. ОДЕНСЕ. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ

112. ОДЕНСЕ. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

113. ОДЕНСЕ. ДЕТСКИЙ САД

114. ГЛАДСАКЕ (ДАНИЯ). ВИД НА ЖИЛЫЕ ДОМА СО СТОРОНЫ ОЗЕРА

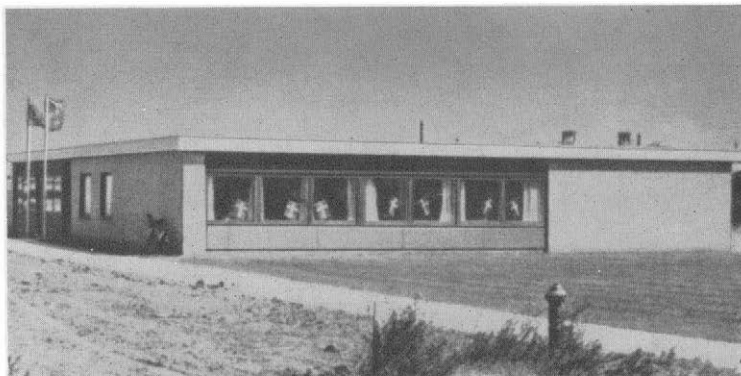
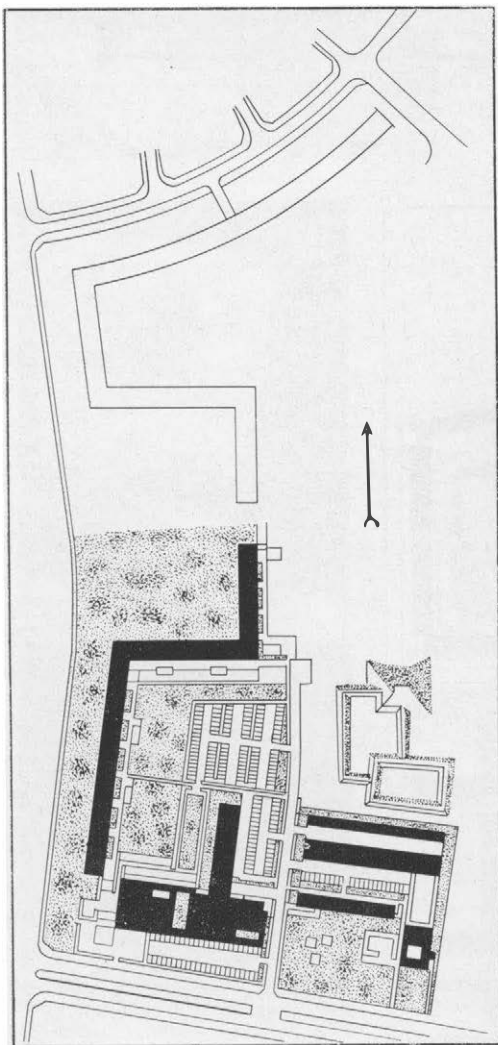
115. ОДЕНСЕ. ДЕТСКИЙ САД. ПЛАН

1. Гардеробы 2. Групповая комната 3. Комната для игр 4. Туалеты. 5. Открытый дворик 6. Навес. 7. Служебное помещение 8. Кабинет врача 9. Помещения для обслуживающего персонала 10. Служебный вход. 11. Садик с площадкой для игр

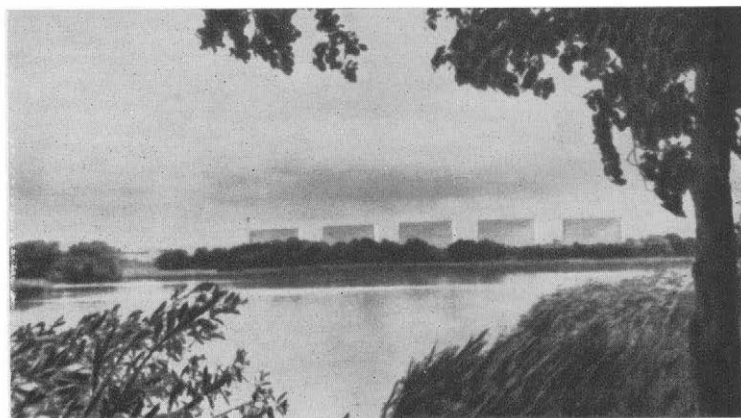
111



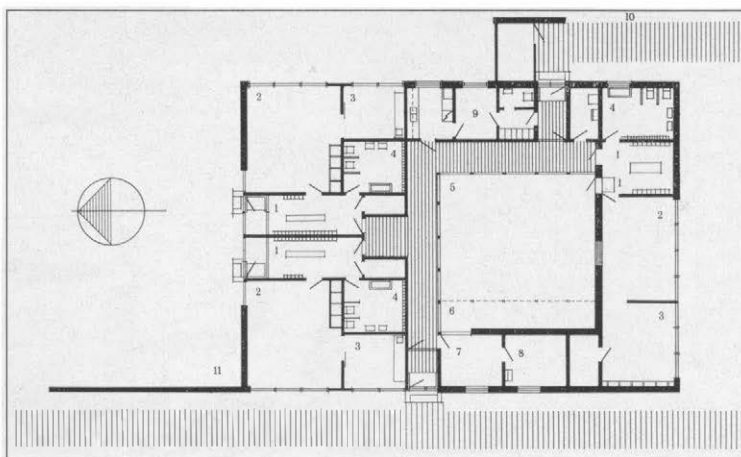
112



113



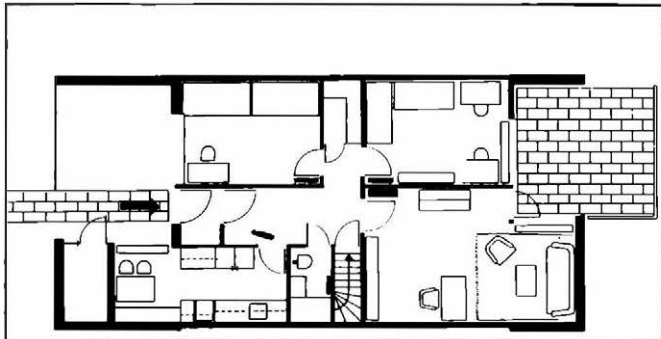
114



115

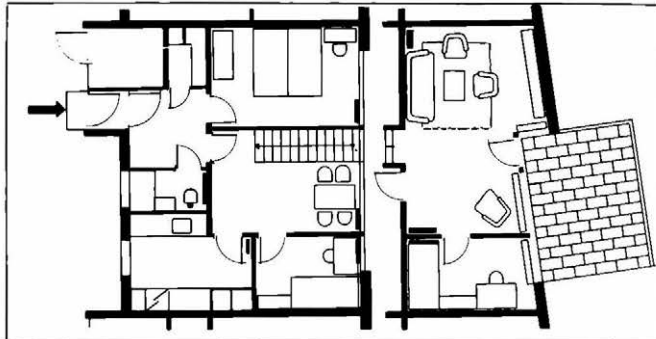
116. ГЛАДСАКСЕ. ЖИЛОЙ КВАРТАЛ. ПЛАНИРОВКА ДВУХЪЯРУСНЫХ КВАРТИР

116

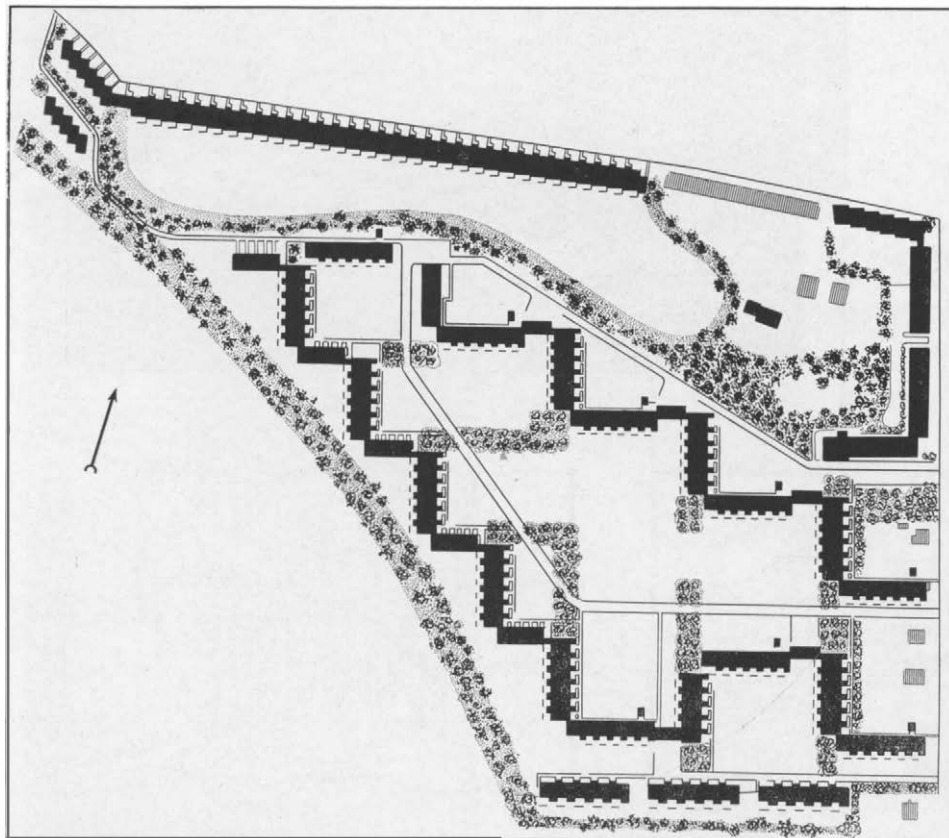


117. ГЛАДСАКСЕ. ЖИЛОЙ КВАРТАЛ. ПЛАНИРОВКА ДВУХЪЯРУСНЫХ КВАРТИР

117



118



119. ГЛАДСАКСЕ. ДЕТСКИЕ ПЛОЩАДКИ У ЖИЛОГО ДОМА

120. ГЛАДСАКСЕ. ЖИЛОЙ КВАРТАЛ. ВНУТРЕННИЙ ДВОРИК

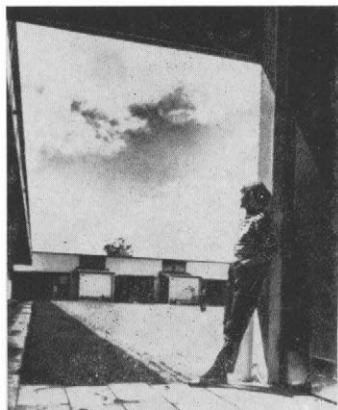
121. РЁНЕ (ДАНИЯ). ОДИН ИЗ КОРПУСОВ ГОРОДСКОЙ БОЛЬНИЦЫ

122. РЁНЕ. ГОРОДСКАЯ БОЛЬНИЦА. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

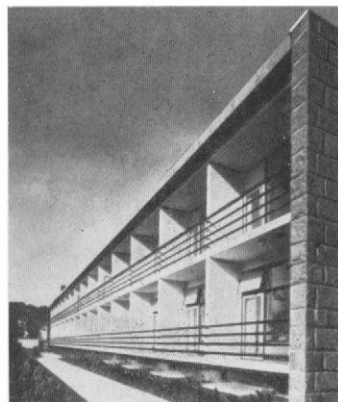
119



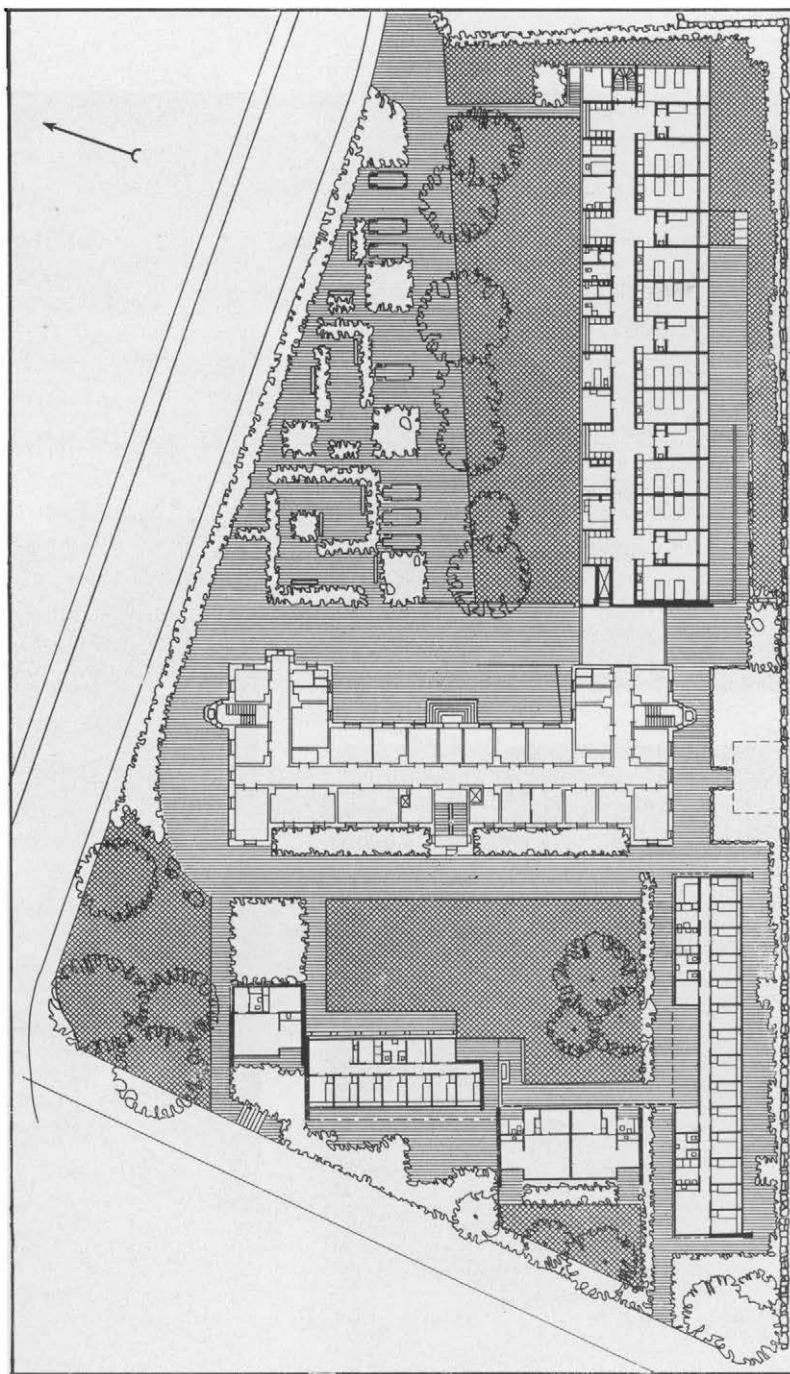
120



121



122



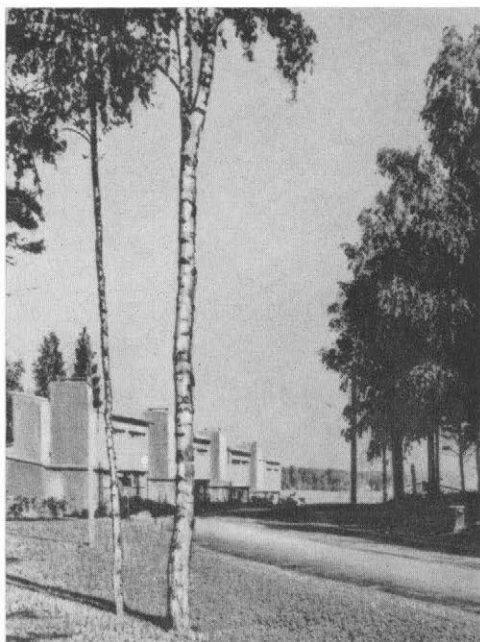
123. ТАПИОЛА (ФИНЛЯНДИЯ). БАСЕЙН С ФОНТАНАМИ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА
124. ТАПИОЛА. ГОРОДСКОЙ ПЕЙЗАЖ

125. ТАПИОЛА. ПАНОРАМА ЦЕНТРА ГОРОДА
126. ТАПИОЛА. ПАНОРАМА ГОРОДА. СОЧЕТАНИЕ МАЛОЭТАЖНОЙ И МНОГОЭТАЖНОЙ ЗАСТРОЕК
127. ТАПИОЛА. АДМИНИСТРАТИВНЫЙ, ТОРГОВЫЙ И КУЛЬТУРНЫЙ ЦЕНТР. АРХИТЕКТОР ААРНО ЭРВИ

123



124



125



126

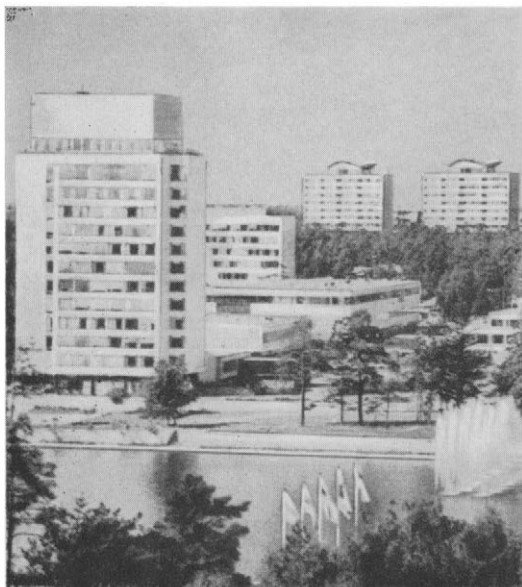


127

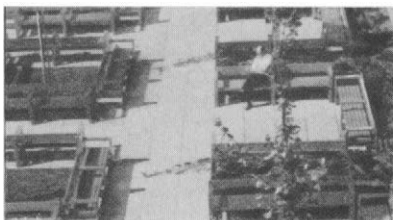
128. ТАПИОЛА.

А. Городской центр Б. Площадка для отдыха В. Малоэтажные жилые дома Г. Спортивная площадка Д. Вид из торгового центра

А

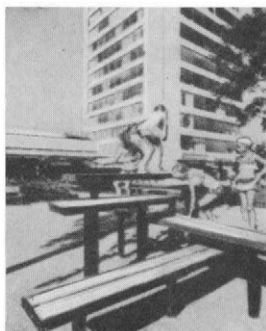


Б



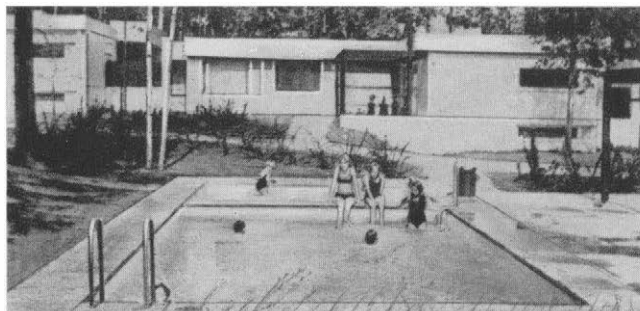
128
В

Г

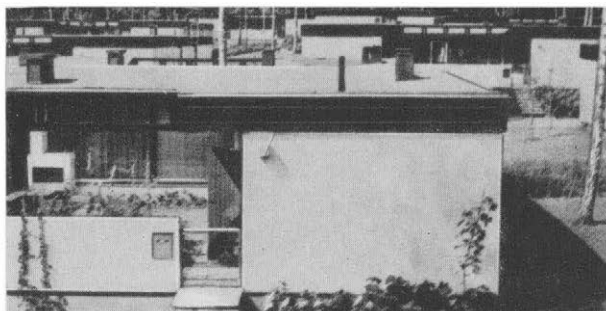


Д

А

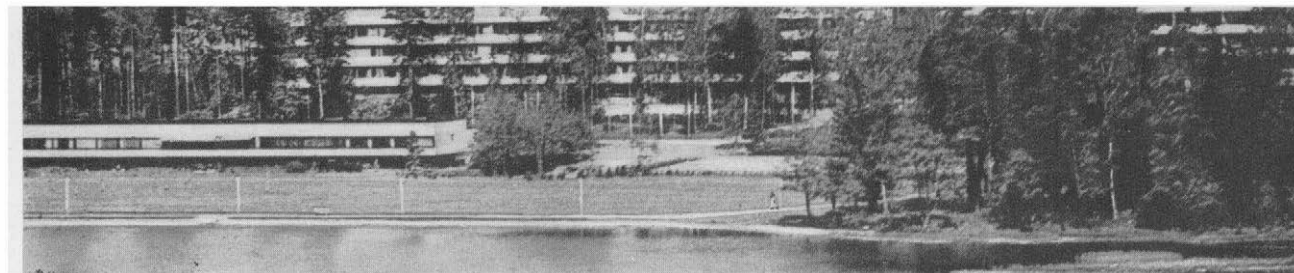


Б



129

В



130. ТАПИОЛА.

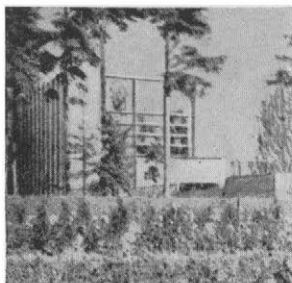
А. Природный ландшафт бережно сохраняется при застройке. Е. Открытый плавательный бассейн. В. Закрытый плавательный бассейн. Д. Вид с террасы административного здания. Г. Город в вечернем освещении. Б. Терраса на крыше административного здания центра

131. ТАПИОЛА.

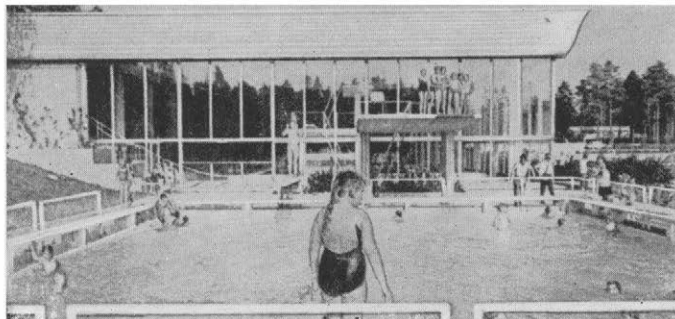
В. Малоэтажная застройка. Б. Малоэтажная застройка на фоне многоэтажных домов. А. Группа многоэтажных домов

130

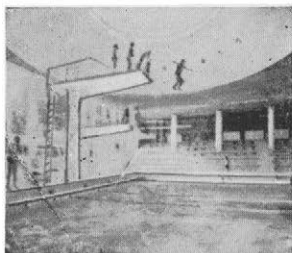
А



Е



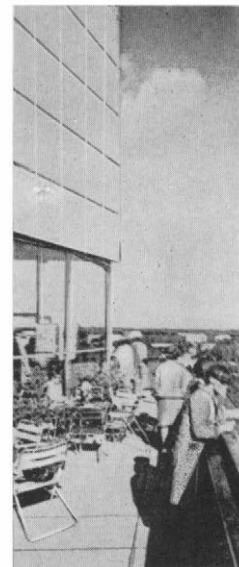
В



Д



Г



131

В



Б



А



132. КАЯМИ (ФИНЛЯНДИЯ). ЦЕНТР ВОЕННОГО ГОРОДКА. АРХИТЕКТОР ОСМО ЛАППО

133. ТАПИОЛА. ПРИРОДНЫЙ ЛАНДШАФТ СОХРАНЯЕТСЯ БЕРЕЖНО

134. ТАПИОЛА. ДЕТСКИЙ САД. ОДНА ИЗ ПЕРВЫХ ПОСТРОЕК. АРХИТЕКТОР В. РЕВЕЛЛ

135. ТАПИОЛА. ВИД СО СТОРОНЫ АВТОСТРАДЫ

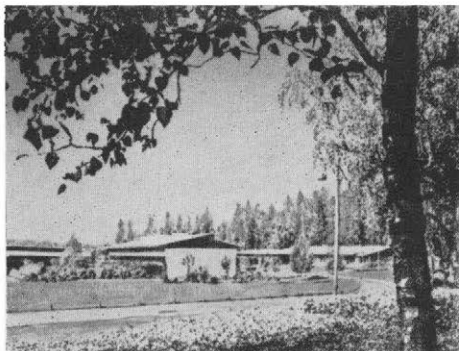
136. ТАПИОЛА. ВИД ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА

137. ХЕЛЬСИНКИ (ФИНЛЯНДИЯ). ЗАЛ КОНГРЕССОВ «ФИНЛЯНДИЯ». АРХИТЕКТОР АЛВАР ААЛТО

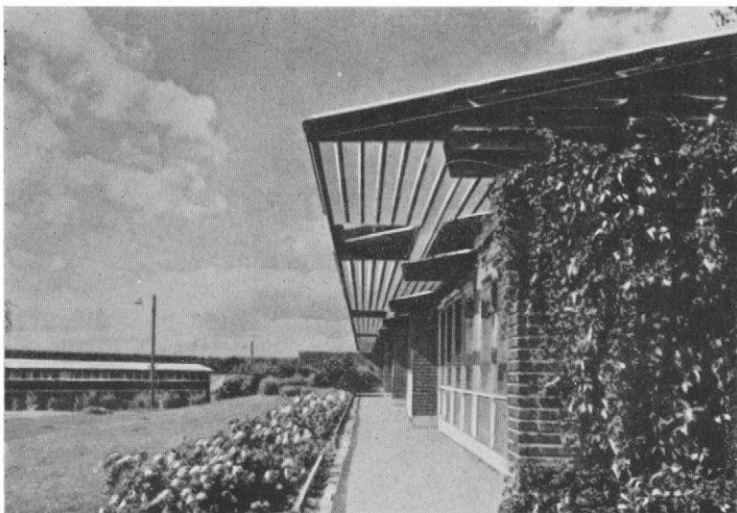
132



133



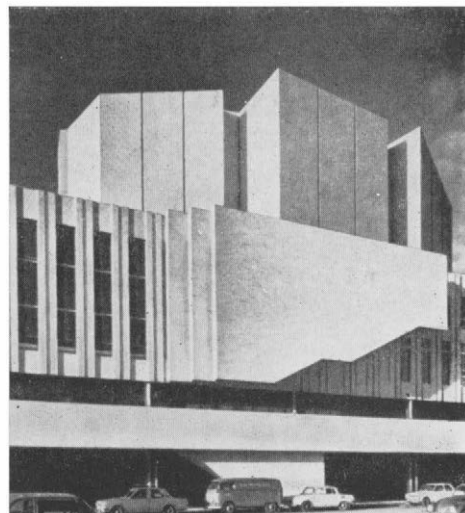
134



135



136



137

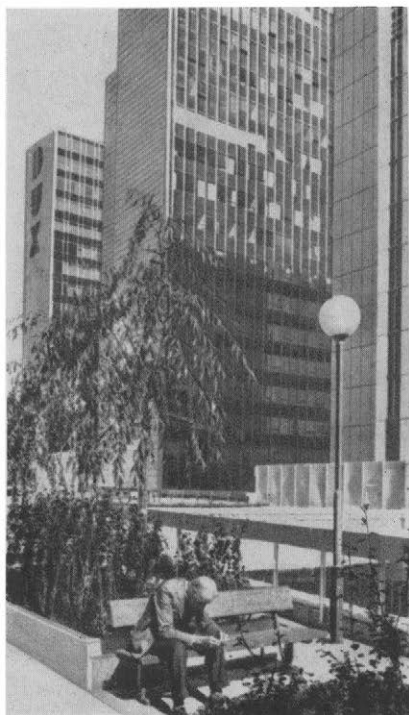
138. СТОКГОЛЬМ (ШВЕЦИЯ). НОВЫЙ ЦЕНТР. ФРАГМЕНТ САДА-ТЕРРАСЫ

139. ТИРЕСЁ (ШВЕЦИЯ). ГОРОДСКОЙ АНСАМБЛЬ

140. СТОКГОЛЬМ. НОВЫЙ ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР. ОБЩИЙ ВИД

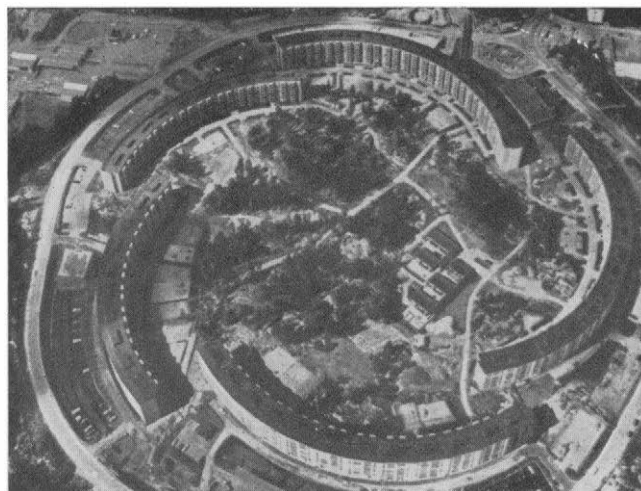
141. ТИРЕСЁ. ВИД С САМОЛЕТА. АРХИТЕКТОРЫ А. АХЛСТРЕМ И К. ААСТРЕМ

138



140

139



141

142. СТОКГОЛЬМ. НОВЫЙ ЦЕНТР. ПЕШЕХОДНЫЙ ПРОСПЕКТ И ПЕРЕХОД, СОЕДИНЯЮЩИЙ САДЫ-ТЕРРАСЫ

142



143. СТОКГОЛЬМ. НОВЫЙ ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР ХЁТЕРГЕТ. ОБЩИЙ ВИД

143



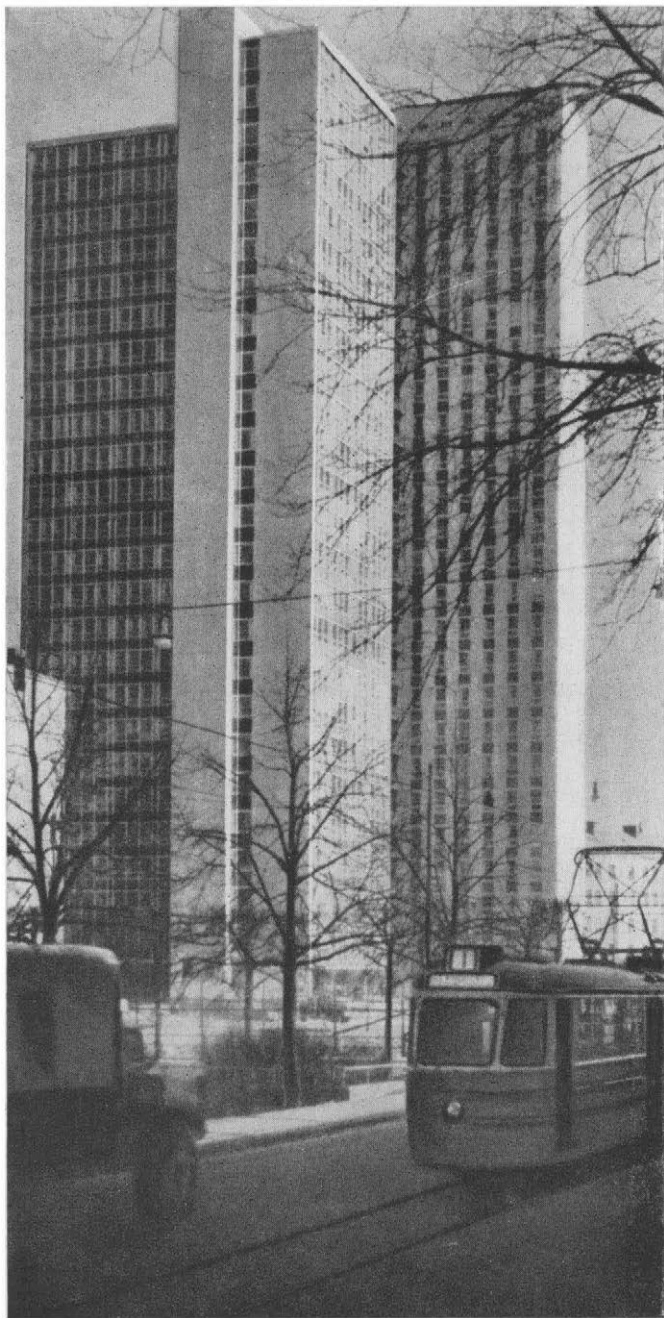
144. ВЕЛЛИНГБЮ (ШВЕЦИЯ). ТОРГОВАЯ УЛИЦА В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

144



145. СТОКГОЛЬМ. НОВОЕ АДМИНИСТРАТИВНОЕ ЗДАНИЕ

145



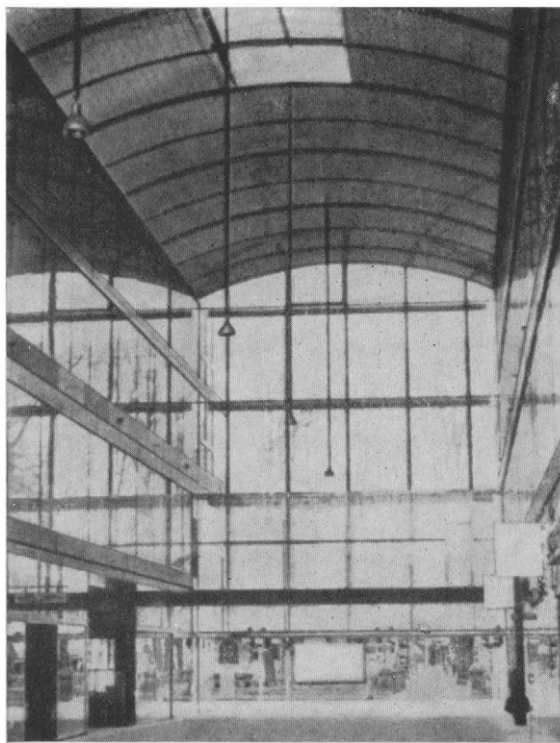
146. СТОКГОЛЬМ. ТОРГОВАЯ УЛИЦА ХЁТЕРГЕТ

147. ГЁТЕБОРГ (ШВЕЦИЯ). НОВЫЙ ПАССАЖ В СТАРОМ ГОРОДСКОМ ЦЕНТРЕ

146



147

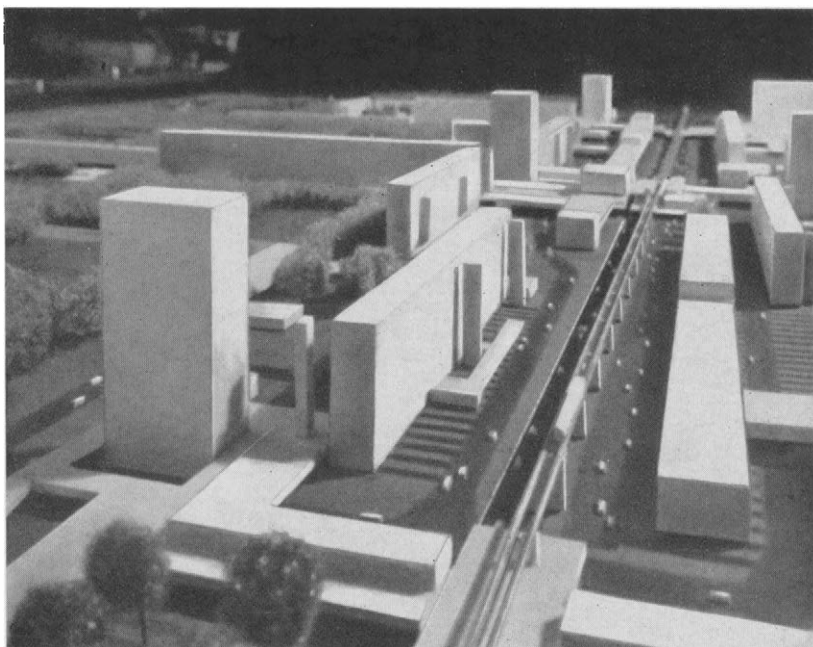


148. К ПРОЕКТУ РАЗВИТИЯ АМСТЕРДАМА (НИДЕРЛАНДЫ) В ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ. МАКЕТ ТРЕТЬЕГО ОСТРОВА

149. АМСТЕРДАМ. СТАРЫЕ ТОРГОВЫЕ СКЛАДЫ НА КАНАЛЕ ПИВОВАРОВ

150. ПРОЕКТ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ЛИНЕЙНОГО РАЗВИТИЯ АМСТЕРДАМА В ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ (РАЙОН ПАМПУС)

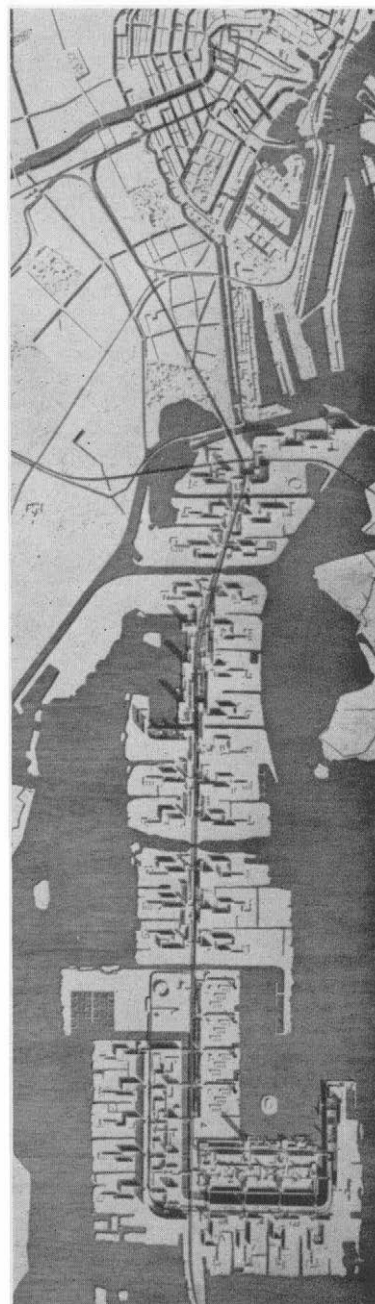
148



149



150



151. НИДЕРЛАНДЫ. МАЯК НА ГЛАВНОЙ ДАМБЕ. АРХИТЕКТОР ВАН ДУДОК

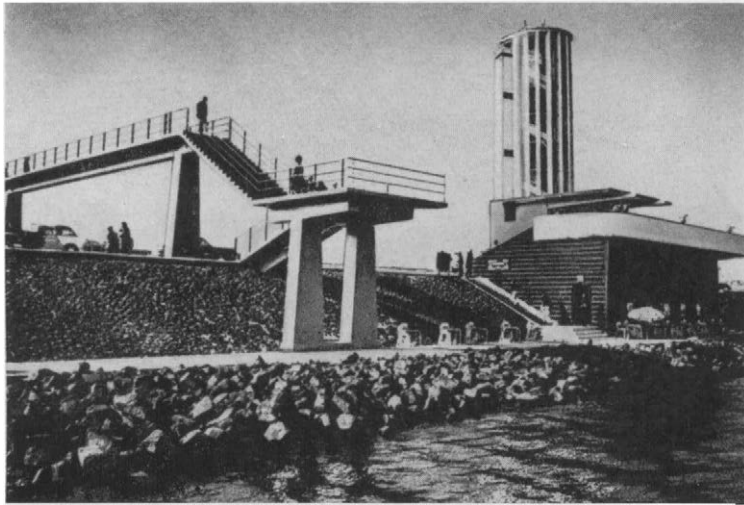
152. КАТВЕЙК-АН-ЗЕ (НИДЕРЛАНДЫ). БАШНЯ У ПРИЧАЛА

153. НИДЕРЛАНДЫ. ГЛАВНАЯ ДАМБА (ДЛИНА — 30 км, ШИРИНА — 94 м)

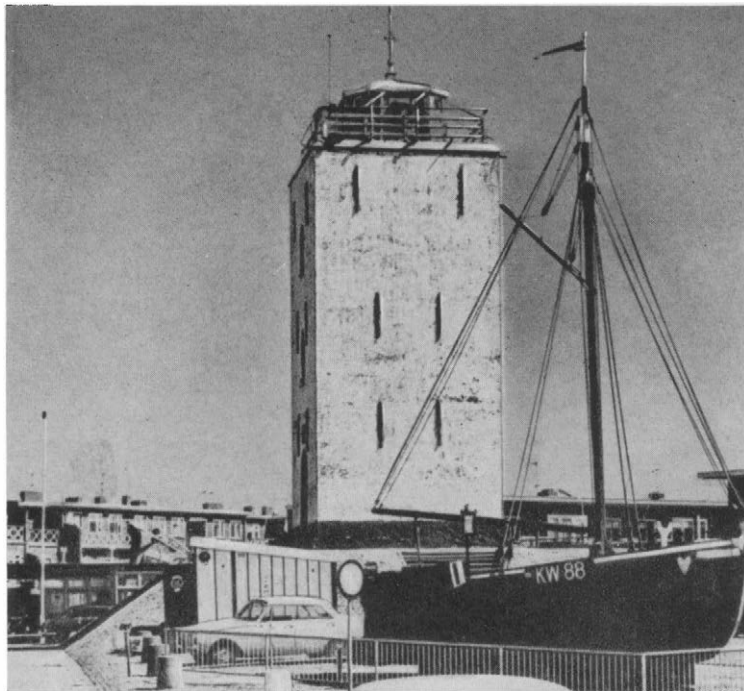
154. НИДЕРЛАНДСКИЙ МУЗЕЙ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ. КРЕСТЬЯНСКИЙ ДОМ

155. НИДЕРЛАНДСКИЙ МУЗЕЙ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ. МЕЛЬНИЦА

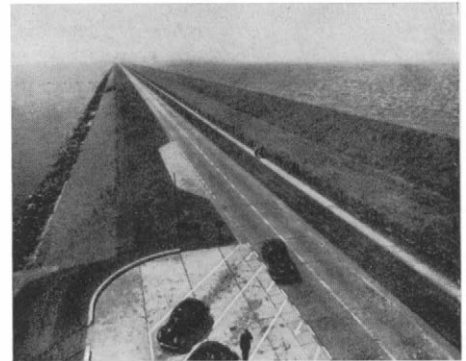
151



152



153



154



155



156. ЭНКХОЙЗЕН (НИДЕРЛАНДЫ). ГОРОДСКИЕ ВОРОТА (1649 г.)

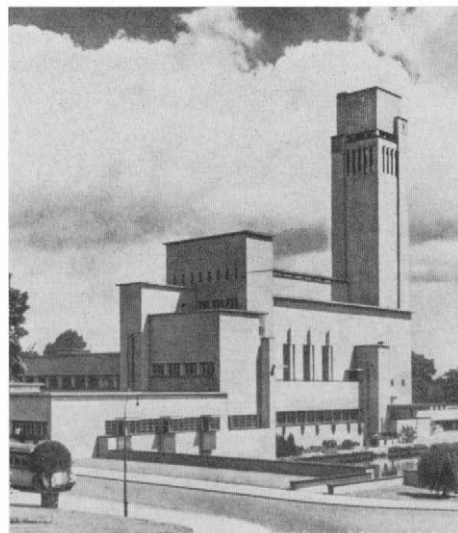
157. ХИЛВЕРСЮМ (НИДЕРЛАНДЫ). РАТУША.
АРХИТЕКТОР ВАН ДУДОК

158. ЭНСХЕДЕ (НИДЕРЛАНДЫ). РАТУША

156



157

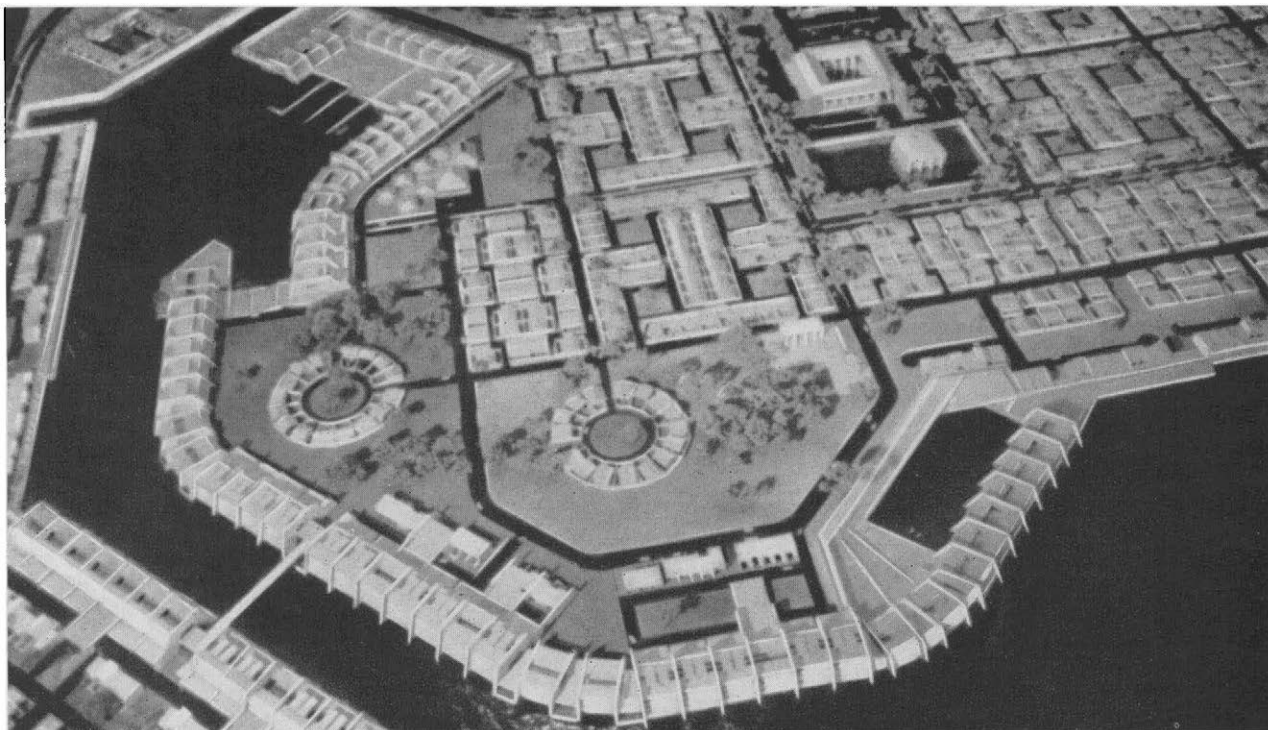


158

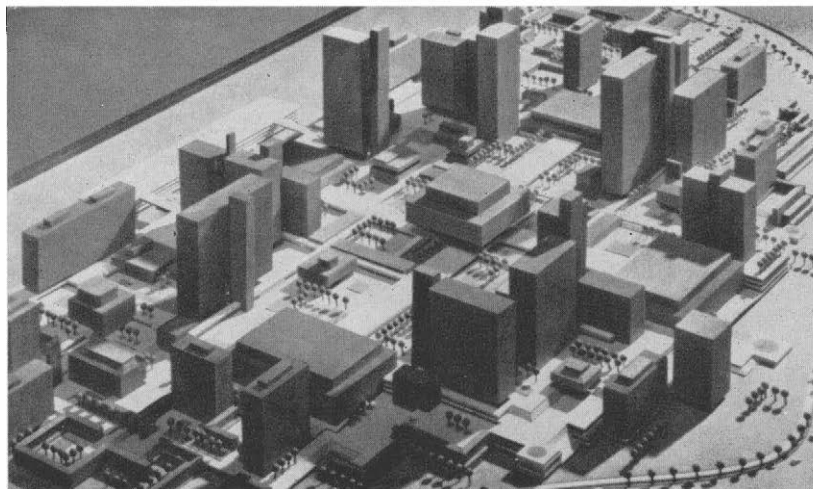
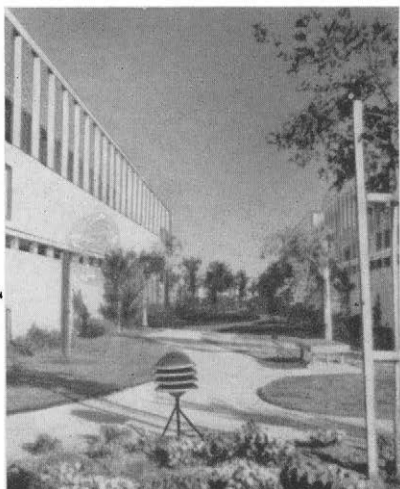
159. РЕДВУД-СИТИ (США). РАЗВИТИЕ ГОРОДА. МАКЕТ
160. ФОСТЕР-СИТИ (США). ВНУТРЕННЕЕ БЛАГОУСТРОЙСТВО
КВАРТАЛА

161. ВАЛЕНСИЯ (США). ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР. МАКЕТ

159



160



161

162. БУДАПЕШТ. НОВЫЙ ЖИЛОЙ КВАРТАЛ В ЧЕПЕЛЕ
163. ЖИЛОЙ РАЙОН ГОРОДА ПЕЧА (ВЕНГРИЯ)

162



163



164. ДУНАУЙВАРОШ (ВЕНГРИЯ). ЦЕНТР
165. ДУНАУЙВАРОШ. ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ МАГАЗИН САМООБСЛУЖИВАНИЯ

164



165

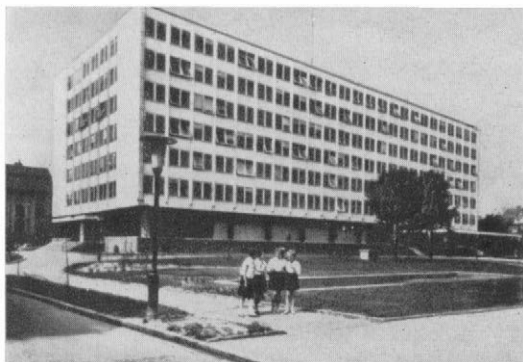


166. СЕГЕД (ВЕНГРИЯ). ПЛОЩАДЬ ДУГОНИЧА
 167. СЕГЕД. ЗДАНИЕ ГОРОДСКОГО СОВЕТА
 168. СЕГЕД. НОВЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ

166



167



168



169. НОВОСТРОЙКИ ГОРОДА МИШКОЛЬЦА (ВЕНГРИЯ)
 170. ВОСЕМНАДЦАТИЭТАЖНОЕ ЗДАНИЕ МИШКОЛЬЦА
 171. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ УНИВЕРМАГ В МИШКОЛЬЦЕ

169



170



171



172. КАТОВИЦЕ (ПОЛЬША). ЖИЛОЙ РАЙОН

173. КАТОВИЦЕ. ЦЕНТР

174. КАТОВИЦЕ. ДВОРЕЦ СПОРТА

175. ПРИМОРЬЕ (ПОЛЬША). КРУПНЕЙШИЙ ЖИЛОЙ МАССИВ АГЛО-
МЕРАЦИИ ТРУЙМЯСТО

176. КАТОВИЦЕ. ГОСТИНИЦА

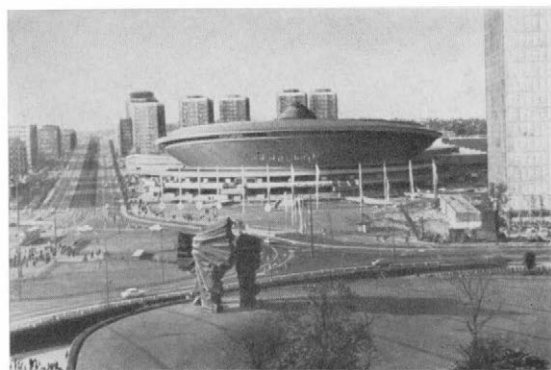
172



173



174



175



176



177. НОВА-ГУТА — ОДИН ИЗ САМЫХ МОЛОДЫХ И КРАСИВЫХ ГОРО-
ДОВ ПОЛЬШИ
178. НОВА-ГУТА. НОВОСТРОЙКИ

179. ЩЕЦИН (ПОЛЬША). НОВЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА
180. НОВА-ГУТА. ЦЕНТРАЛЬНАЯ МАГИСТРАЛЬ

177



178



179

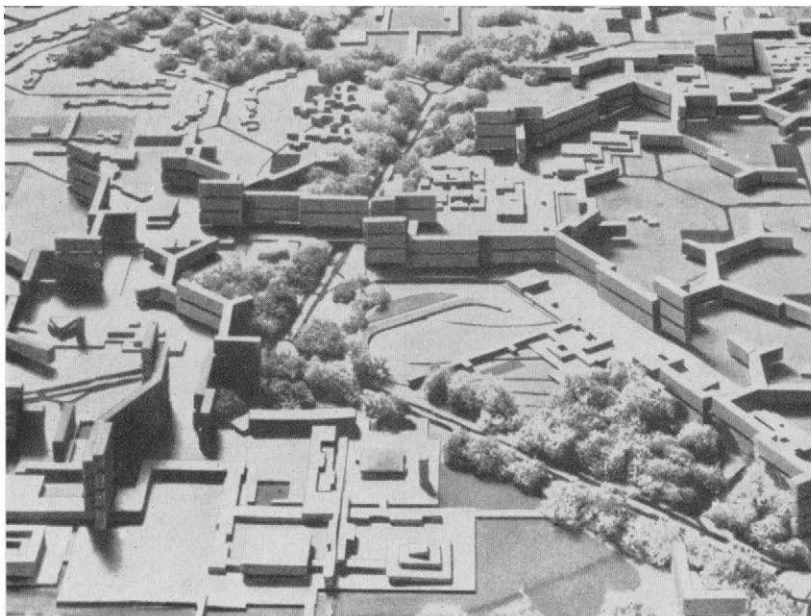


180

181. ТУЛУЗ-ЛЕ-МИРАЙ (ФРАНЦИЯ). МАКЕТ. АРХИТЕКТОРЫ КАНДИ-
ЛИС, ЖОЗИК, ВУДС
182. ПАРИЖ. ЖИЛОЙ ДОМ. АРХИТЕКТОР ГИНЗБЕРГ

183. ПАРИЖ. НОВЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ. АРХИТЕКТОРЫ АНЖЕ, ПЮСИНЕ-
ЛИ, ВЕДЕР
184. ТУЛУЗ-ЛЕ-МИРАЙ. ЦЕНТР ГОРОДА. МАКЕТ

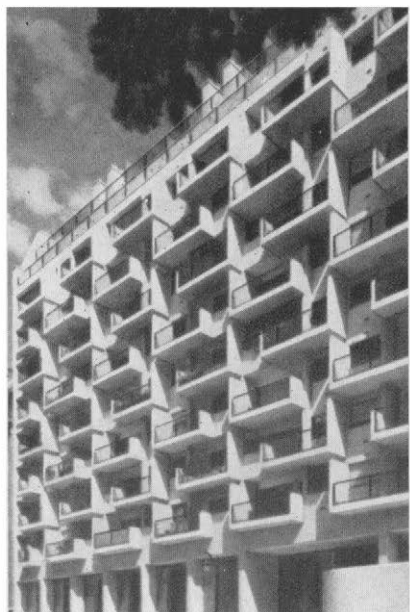
181



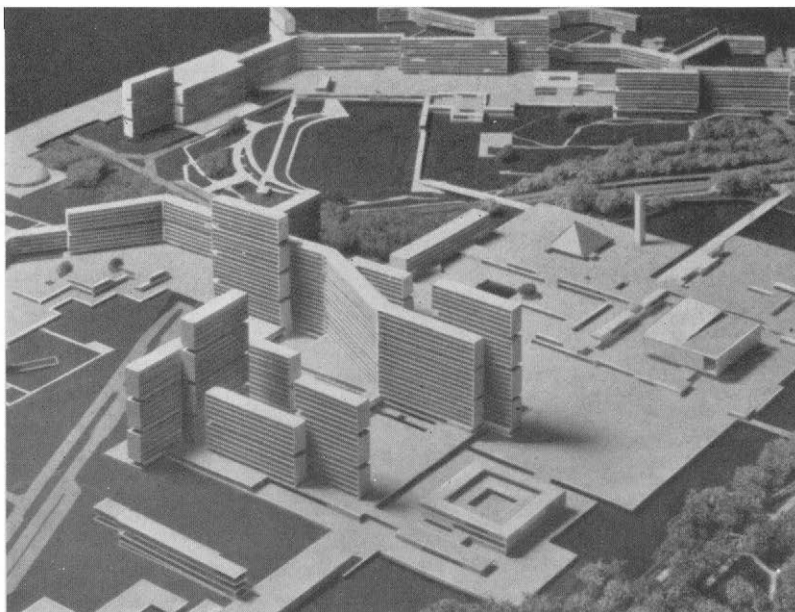
183



182



184



185. ПАНТЕН (ФРАНЦИЯ). ПАРК КУРТИЕР. ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС. НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ ДЕТСКИЙ ГОРОДОК

186. ПАНТЕН. ПАРК КУРТИЕР. МНОГОЭТАЖНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА

187. МО (ФРАНЦИЯ). ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

188. САРСЕЛЬ (ФРАНЦИЯ). МАЛОЭТАЖНЫЕ ЖИЛЫЕ ДОМА. АРХИТЕКТОРЫ Р. БУАЛО, А. ЛАБУРДЕ И ДР.

189. САРСЕЛЬ. ДОМ КУЛЬТУРЫ И МОЛОДЕЖНОЕ ОБЩЕЖИТИЕ. АРХИТЕКТОРЫ Р. БУАЛО, А. ЛАБУРДЕ

190. ТИОНВИЛЬ (ФРАНЦИЯ). МУЗЕЙ НАРОДНОГО ИСКУССТВА. АРХИТЕКТОР ДЮБЮИНСОН

185



186



187



188



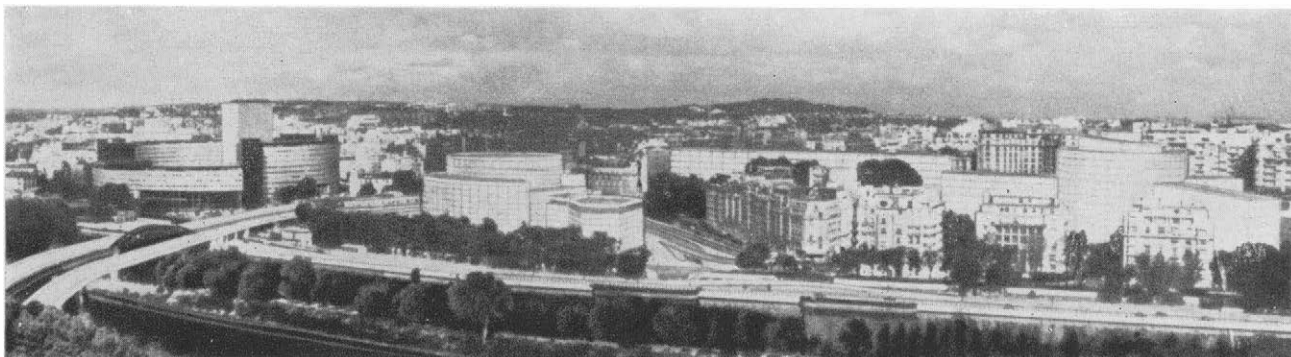
189



190

191. ПАРИЖ. НОВЫЕ ПОСТРОЙКИ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

192. СО (ФРАНЦИЯ). ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ. АРХИТЕКТОР
Э. БОДУЭН



191



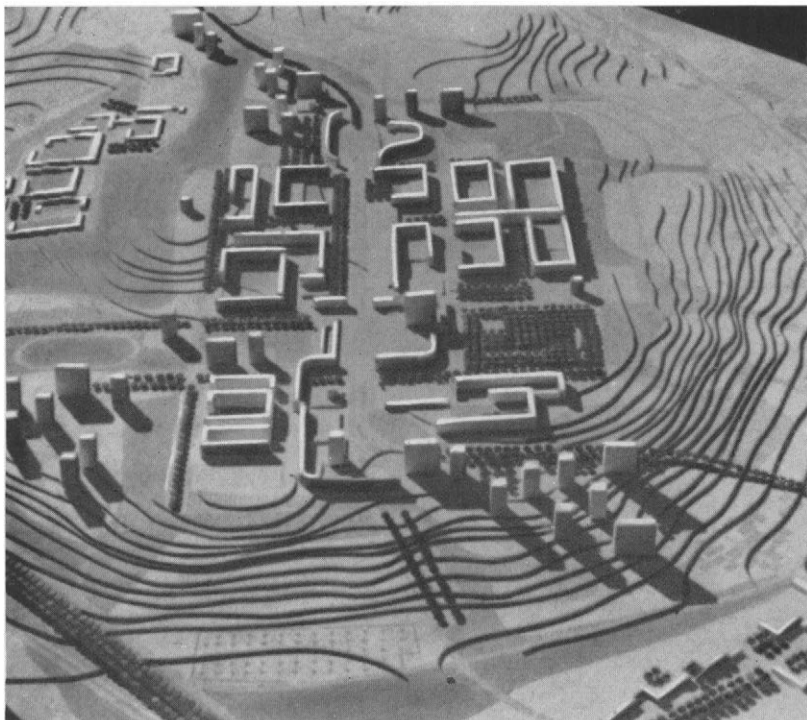
192

193. СИТЭ-ДЕ-МЕНКЕТ (ФРАНЦИЯ). СХЕМАТИЧЕСКИЙ МАКЕТ ЗАСТРОЙКИ. АРХИТЕКТОР Э. БОДУЭН

194. ФИРМИНИ-ВЕР (ФРАНЦИЯ). МНОГОЭТАЖНЫЙ ЖИЛОЙ ДОМ. АРХИТЕКТОРЫ А. СИВ И М. РУ

195. ФИРМИНИ-ВЕР. ОБЩИЙ ВИД ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА

193



194



195



196. МЕЦ (ФРАНЦИЯ). НОВАЯ ГОРОДСКАЯ ЗАСТРОЙКА. ВИД
С ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА



196

197. ТИОНВИЛЬ. ЖИЛОЙ ДОМ. АРХИТЕКТОР Ж. ДЮБЮСОН



197

КНИГА
ПЕРВАЯ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
ПОЛИТИКА
И НОВЫЕ
ГОРОДА
ЗАПАДНОЙ
ЕВРОПЫ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО ЛОНДОНСКОГО РАЙОНА И НОВЫЕ ГОРОДА

ВВЕДЕНИЕ

Градостроители многих стран, в особенности французские, часто ссылаются на британский опыт. Дело в том, что некоторые планировочные решения англичан, такие, например, как план Большого Лондона Аберкромби, а также создание новых английских городов, вызвали значительный резонанс. Кроме того, несмотря на определенное отличие, у Лондона, как у метрополии, много общего с Парижем в размерах, историческом прошлом и в современном значении для страны в целом. Строительство новых городов, запланированных в рамках национальной градостроительной политики освоения территорий (доклад Барлоу, 1940 г.) и в рамках районной планировки (доклад Аберкромби, 1944 г.), представляет собой крупнейшее достижение в градостроении за два предшествующих десятилетия. Однако эти мероприятия только часть общей послевоенной градостроительной политики Великобритании. Большие скопления населенных мест и большие города в своем развитии порождают новые населенные места, новые города. Несколько лет назад градостроительные проблемы пересматривались в стране вновь. Результаты переписи 1961 года не подтвердили предвидения плана Аберкромби. Принятое двадцать лет назад решение оказалось не соответствующим реальному положению вещей. В связи с создавшимися условиями были проведены проектно-исследовательские работы по юго-востоку Англии (South East Study), результаты которых использованы в последующих градостроительных проектах большого региона.

I. УСТАНОВЛЕНИЕ ЕДИНОЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ (1937—1946 ГОДЫ)¹

Накануне последней мировой войны британцы поставили перед собой задачу разработать единый план, установить единую для

всей страны градостроительную политику. Доклад Барлоу, подготовленный специальной, учрежденной в 1937 году комиссией, определил основные направления этой политики. Чрезвычайные события тех лет помешали приступить к осуществлению плана. Война между тем еще больше убедила общественность и правительство в необходимости разгрузки лондонской агломерации, что предусматривалось в докладе Барлоу как основа национальной градостроительной политики.

В этом направлении в конце войны и разрабатывается план Аберкромби, по которому Лондон опоясывается зеленой зоной, а за ее пределами размещается венки новых городов. Для реализации этого плана английское правительство приняло закон о новых городах (New Towns Act, 1946). Закон предусматривает формы специального финансирования и создание организации, ведающей проектированием и строительством каждого нового города.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДОКЛАДА БАРЛОУ

В 1937 году Королевская комиссия под председательством сэра Монтегю Барлоу (Sir Montague Barlow) получила задание исследовать вопросы расселения занятого в промышленности населения, изучить трудности и неудобства, возникающие в условиях чрезмерной концентрации людских масс и производственных предприятий в больших городах, и подготовить предложения о радикальном решении проблемы в целом. Можно заметить, что поставленная перед комиссией цель сама по себе уже во многом предопределяла конечный результат. После трех лет работы доклад был закончен и представлен в январе 1940 года.

Прежде всего в докладе намечаются основные положения общегосударственного планирования градостроительной системы в объеме всей страны. После анализа роста городской и промышленной концентрации с самого на-

¹ P. Merlin et P. Guertin, *Urbanisme en région de Londres et aménagement du territoire, Cahiers de l'I.A.U.R.P., vol. 8, juin 1967, 40 p.*

чала XIX века и демо-экономических причин подобного явления в докладе разбираются отрицательные стороны чрезмерной концентрации. Это — уязвимость в случае воздушных налетов и других вражеских действий (военный аспект), плохие санитарные и жилищные условия (социальный аспект) и, наконец, заторы на транспорте, большая трата времени на переезды, маятниковые миграции, непомерный рост стоимости земельных участков (экономика).

Но наиболее существенным в докладе представляется раздел, где в результате исследования решений по градостроительству на основе действующих законоположений излагаются рекомендации, разработанные комиссией:

необходимость реконструкции переуплотненных городских зон;

проведение политики децентрализации и разукрупнения промышленности;

установление равновесия между различными регионами страны с учетом значения и многообразия промышленной деятельности.

Кроме того, комиссия предлагает создать облеченный властью специальный орган, независимый от министерств, который мог бы направлять деятельность министерств в вопросах дислокации учреждений и предприятий, руководить осуществлением градостроительных мероприятий и разработать положение о децентрализации промышленных объектов и реконструкции городов. Этот орган должен также обеспечить координацию работ по планированию в региональном и локальном масштабе.

В докладе комиссия неоднократно подчеркивает особое положение Лондонского района. Он наиболее значительный в стране и представляет собой прототип переуплотненной агломерации. Часть членов комиссии полагала, однако, что мероприятия по Лондонскому району не следует выделять специально из общей градостроительной политики страны.

Известно, что следствием доклада Барлоу явилось создание в 1942 году Министерства общественных работ и планирования (Ministry of Works and Planning). В 1943 году создается еще одно — Министерство городского и сельского планирования (Ministry of Town and Country Planning). С 1951 года последнее было преобразовано в Министерство жилищного строительства и местного самоуправления (Ministry of Housing and Local Government). На это министерство были возложены контроль за строительством новых городов и

проектно-планировочные работы¹ в соответствии с законом 1947 года, действительным для каждого графства. Ответственность по основным вопросам размещения мест приложения труда была возложена в соответствии с законом 1945 года на Министерство экономики (Board of Trade).

Таким образом, предложение комиссии Барлоу об учреждении специального градостроительного руководящего органа вылилось в создание двух министерств.

ПЛАН БОЛЬШОГО ЛОНДОНА П. АБЕРКРОМБИ²

Идеи, заложенные в докладе Барлоу, получили дальнейшее развитие в плане Большого Лондона сэра Патрика Аберкромби. Им были выдвинуты следующие предложения:

в пределах Лондонского и смежных с ним графств запрещается размещение новых промышленных предприятий и строго регламентируется рост существующей промышленности;

некоторые промышленные предприятия вместе с персоналом должны быть рассредоточены;

общее количество населения Большого Лондона впредь не должно увеличиваться и даже должно быть уменьшено;

часть лондонского населения должна быть переселена за пределы рассматриваемой зоны;

лондонский порт полностью сохраняет свое значение;

новые планировочные организации будут находиться в распоряжении Лондонского района.

Основные положения плана Большого Лондона (Greater London Plan) состоят в следующем.

Структура плана определяется четырьмя концентрическими кольцами, образующими зоны.

В первом кольце размещается полностью урбанизированная зона, по площади несколько большая, чем территория Лондонского графства. Ввиду чрезмерной перенаселенности этой зоны необходимо разгрузить ее, ограничив плотность населения не более чем 185—250 человек на гектар в зависимости от характера районов.

¹ *Development Plan.*

² *Patrick Abercrombie, Greater London Plan 1944, 221 p., London, 1945; J. H. Forshaw and P. Abercrombie, County of London Plan, London, 1943, 188 p.*

Второе кольцо представляет собой пригороды, характеризуемые рассредоточенной жилой застройкой и незначительной плотностью населения. Объем жилой застройки и промышленных предприятий остается стабильным, с максимальной плотностью населения 125 человек на гектар.

Третье кольцо характеризуется тем, что большая часть территории должна быть использована в соответствии с положением о зеленом поясе (Green Belt Act, 1938 г.). Эти земли, занятые в настоящее время почти полностью под сельское хозяйство, должны быть благоустроены, озеленены и оборудованы для отдыха и спорта. Вся зона освобождается от застройки промышленными предприятиями, а дальнейший рост существующих городов и сельских поселений подлежит строгому контролю: можно допустить максимум 300 000 новых жителей (примерно в 20—25 километрах от центра Лондона).

Четвертое кольцо — его внешние границы труднее всего определить — в случае необходимости должно принять часть населения из центра при его реконструкции. Именно в зоне четвертого кольца предусматривается строительство новых городов.

Для осуществления необходимой разрядки переуплотненного центра Лондона надо с каждого гектара отселить в среднем 340 человек. Такое мероприятие коснется 1 033 000 человек (618 000 в Лондонском графстве и 415 000, проживающих за его пределами). Все эти люди будут переселены в новые дома, построенные в рамках целенаправленного градостроительства.

Приведенный расчет дает общее представление системы расселения:

| | |
|--|------------------------------|
| Население жилых массивов, построенных городом | 125 000 жителей |
| Развитие малых второстепенных городов, расположенных во внешних зонах урбанизированного ядра . . . | 261 000 жителей |
| Рост городов вне урбанизированного ядра, расположенных на расстоянии 60—80 километров | 164 000 жителей |
| Восемь новых городов | 383 000 жителей |
| Расселение за пределы агломерации | 100 000 жителей |
| Итого . . . | 1 033 000 жителей |

План Аберкромби представляет собой типичное радиально-концентрическое решение. Он опирается на гипотезу, казавшуюся во время его создания оправданной на основании установившейся стабилизации Лондонской агломерации. Главная цель плана — обеспечить создание новых городов средней величины (с населением приблизительно 50 000 человек), схожих с городами-садами, которые пропагандировал Эбенизер Говард в начале нынешнего века, — Летчуортом и Уэлвин-Гарденом-Сити. Национальная политика планировки и освоения территорий стремилась остановить дальнейший рост мест приложения труда в Лондоне, в частности мерами разуплотнения. Эти два основных положения — демографическая стабильность и количественная неизменность мест приложения труда — были достигнуты только частично, и план Аберкромби оказался нереальным. Однако новые города, осуществленные в соответствии с этим планом, представляют исключительный интерес.

В дальнейшем, а именно в 1946 году, была организована Королевская комиссия под председательством лорда Рейта. Комиссии было поручено разработать «общие проблемы создания новых городов, освоения территории, их организации и административной структуры в рамках запланированной децентрализации переуплотненных городских зон».

Доклад Рейта, опубликованный в 1946 году, анализ главных положений которого будет дан ниже, лег в основу изданного лейбористским правительством закона о новых городах, датированного 1 августа 1946 года ¹.

II. НОВАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В ДЕЙСТВИИ (1946—1961 ГОДЫ) ²

Начиная с 1946 года закон о строительстве новых городов, подготовленный докладом Барлоу, получил конкретное воплощение в плане Аберкромби. Британцы сразу же приступили к осуществлению этой градостроительной политики. Следует отметить, что законодательные решения о децентрализации принимались не сразу, а по частям. Вначале все внимание было сосредоточено только на

¹ См. раздел III этой главы.

² P. Merlin et P. Guertin, *op. cit.*

промышленности и ее кадрах. И только в конце 1964 года аналогичный закон был принят также относительно учреждений с их персоналом. Тем не менее в указанный период были выстроены новые города: восемь вокруг Лондона, другие на остальных территориях Англии, в Уэльсе, и в Шотландии. Но строительство новых городов не единственный вид градостроительной деятельности в Лондонском районе, которая велась там за прошедшие пятнадцать лет со времени принятия закона 1946 года. В соответствии с законом 1952 года о развитии малых городов (Town Development Act) были предприняты действенные меры с целью их развития на юго-востоке Англии. Кроме того, были построены, так же как и во Франции, крупные жилые комплексы (Housing Estates).

ПОЛИТИКА ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

В самом начале войны Министерство экономики приступило к осуществлению установленного законом порядка при определении размещения мест приложения труда. Отныне для создания нового промышленного предприятия и расширения уже существующего необходимо было получить специальное разрешение на строительство. В этом документе содержатся основные технические условия. Кроме того, требуется еще разрешение планирующего органа (Planning Permission), выдаваемое графством (в новых городах функции графства выполняет Корпорация развития — Development Corporation). И наконец, нужен сертификат промышленного развития (Industrial Development Certificate). Этот документ, введенный как обязательный в 1947 году для каждого вновь организуемого или расширяемого предприятия полезной площадью более 465 кв. метров, выдается Министерством экономики (Board of Trade) после согласования с межминистерской комиссией для объектов полезной площадью свыше 7000 кв. метров или же после согласования с региональными бюро, ведающими вопросами экономического планирования и дислокации, — для предприятий с полезной площадью от 465 до 7000 кв. метров. В 1965 году положение о сертификатах промышленного развития было распространено и на объекты с полезной площадью более 93 кв. метров на юго-востоке и в центральных графствах Англии, а также в случае изменений характера использования предприятий.

С другой стороны, большое значение приобрело установление в 1945 году шести зон, под-

лежащих развитию (Development Area). Число и размеры этих зон уточнялись несколько раз. В настоящее время они включают Северную Ирландию, юго-восточную Англию (район Ньюкасла и Дарема), несколько секторов Северо-Запада, зону, прилегающую к Ливерпулю, а также некоторые районы Уэльса и Корнуэлла.

Эти зоны и секторы, подлежащие реконструкции и развитию, пользуются приоритетом в отношении получения сертификатов на развитие промышленности. Кроме того, промышленники имеют право пользоваться финансовой помощью в форме аренды помещений или приобретения на выгодных условиях сооружений, построенных под эгидой Министерства экономики компаниями по промышленному строительству¹, а также в форме субсидий в размерах 25 % с капитала, вложенного в строительство, материалы и фискальные расходы (налоги). Таким образом, создается возможность учета суммы капиталовложений в общей сумме доходов. Определение темпов снижения себестоимости предоставляется на усмотрение главы предприятия.

Интенсивное развитие указанных зон вызывает прогрессивное обновление британской градостроительной политики в области освоения и планировки новых территорий. В начале войны в соответствии с предложениями доклада Барлоу вопрос стоял главным образом о содействии деконцентрации больших городских зон, и в частности Лондона. Теперь внимание все более и более сосредоточивается на обеспечении регионального равновесия в отношении мест приложения труда и на борьбе с безработицей. Видимо, складывается тенденция уделять больше внимания причинам, приводящим к экономической централизации и созданию перенаселенности, чем к последствиям этих явлений, что входит в компетенцию Министерства экономики. Равновесие между числом мест приложения труда и количеством активного населения в осваиваемой зоне предусматривается в первую очередь. Затем берется в расчет необходимость соблюдения равновесия в социально-экономическом развитии различных районов. После этого открываются возможности для прекращения деятельности некоторых существующих предприятий, а также для установления оптимальных типов социально-экономической деятельности различных районов страны как в региональном, так и в общенациональном масштабе.

¹ Industrial Estates Management Corporation

Результаты осуществления намеченной программы можно считать относительно успешными: размеры полезных площадей, построенных для новых предприятий, а также расширение и реконструкция существующих промышленных и иных предприятий или учреждений увеличились на 50 % по отношению к 1962—1963 гг. и достигли почти 6 млн. кв. метров в течение года. Однако в Лондонском районе и в юго-восточных районах Лондона прирост составил в 1963 году 10,5 %. В 1965 году — только 8—9 %. Но уже и это уменьшение представляется известным успехом.

УСЛОВИЯ ДЛЯ СОЗДАНИЯ НОВЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ

Некоторые меры, принятые с целью действия децентрализации промышленности, коснулись также многих учреждений (различные бюро и т. д.). Однако до недавнего времени концентрация учреждений в больших городах, и особенно в Лондоне, не только не уменьшалась, но даже продолжала увеличиваться. Капитальное исследование по этому вопросу¹ опубликовала в марте 1962 года Ассоциация по планированию городов и сельских местностей (Town and Country Planning Association). Ежегодно в центральной части Лондона наблюдается увеличение количества служащих приблизительно на 15 тысяч человек, то есть более чем на 1 %. С 1957 года строительство новых учреждений предусмотрено в объеме, не превышающем 10 % от объема сносимых зданий. Однако предпринимателям удается за счет уменьшения высоты помещений и более рациональной внутренней планировки добиваться того, чтобы новое здание в тех же объемах, что и снесенное, давало большее количество рабочих мест. Это способствует значительному увеличению числа занятых в учреждениях. Уменьшение норм площадей застройки тоже оказалось недостаточно действенным.

Поэтому 4 ноября 1964 года был установлен порядок получения специальных разрешений на строительство учреждений в Лондоне и Лондонском районе в радиусе около 60 километров от центра города.

Несмотря на то что система только начинает действовать, уже видно, что наиболее строго она соблюдается при строительстве зданий для учреждений в самом Лондоне. Следует отметить, что на время переходного пе-

риода не требовалось особых разрешений для строительства тех зданий конторского типа, по которым строительные контракты уже были подписаны до ноября 1964 года. Таким образом, в Лондоне строится еще много зданий для учреждений.

Указанное законоположение было распространено начиная с августа 1965 года на центральные графства Англии. Рассматривается его применение также в других урбанизированных районах.

Разрешения, выдаваемые Министерством экономики, обязательны для получения права осуществлять строительство любых новых зданий учрежденческого типа, а также при изменении назначения уже существующих, в случае если полезная площадь тех и других превышает 280 кв. метров. Такие разрешения имеют то же значение, что и сертификаты промышленного развития для фабрик и заводов.

За год было подано около семисот заявлений с просьбой выдать разрешение на строительство зданий для учреждений в Лондонском районе.

Изучена половина всех поданных заявлений, две трети из них были сочтены достаточно обоснованными. В большинстве случаев новые учреждения размещаются за пределами центра. При этом следует добавить, что объемы строительства новых объектов, в общем, незначительны, за отдельными исключениями, как, например, здание новой Фондовой биржи (Stock Exchange). Из поступивших от учреждений заявок на увеличение полезных площадей только 20 % были удовлетворены. В целом это составляет приблизительно 200 тысяч кв. метров новых полезных площадей. Количество служащих при этом вырастет не менее чем на 10 тысяч человек. Эти первые исследования подтверждают тот известный факт, наблюдаемый в Лондоне и в Париже, что при осуществлении на практике децентрализации и рассредоточения учреждений неизбежны большие трудности, так как официальная градостроительная политика, видимо, не находит применения в практике районной планировки. Ассоциация по планированию городов и сельских местностей (Town and Country Planning Association) предложила, чтобы меры по лимитированию роста новых учреждений в центрах крупных городов сопровождались бы мерами, содействующими развитию учреждений в новых и развивающихся городах, а также в новых городских центрах. В частности, предлагалась система поощрительных премий и кредита, сходная с системой, действующей в Парижском районе, но в больших объемах.

¹ *Town and Country Planning Association, The Paper Metropolis. A Study of London's Office Growth, 88 p.*

РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОРОДА¹

Наряду с новыми городами² план Аберкромби не исключает развития малых городов, а также строительства крупных жилых комплексов, иногда с большей плотностью заселения, чем это наблюдается во Франции (в среднем 270 человек на гектар в пригородах Лондона). Закон 1952 года (Town Development Act) предусматривает систему административного управления и финансирования этих мероприятий.

Развитию промышленных зон должно сопутствовать строительство зданий социально-бытового обслуживания. Необходимо учесть также количество людей, занятых в промышленности, без строгого соблюдения равновесия между количеством населения и числом мест приложения труда.

Новые промышленные зоны предоставят возможность уменьшить плотность населения в перенаселенных городах (Лондон и его пригороды), а также больших городах-агломерациях, именуемых в Англии городами-графствами (County Borough). Принцип выбора категорий семейств, которые составят население новых городов, не уточнен.

Проект развития должен быть намного значительнее по отношению к объему и ресурсам существующего населенного пункта, подлежащего реконструкции и расширению, для того чтобы иметь право на финансовую помощь государства.

Функцию застройщика и руководителя строительством может выполнять Совет графства, Совет Большого Лондона (Greater London Council) или же Совет города-графства. Руководитель строительства и Совет развивающегося района должны работать во взаимодействии и постоянном контакте. Но Министерство жилищного строительства и местное самоуправление могут обязать развивающийся район принимать решения по реализации проектируемого развития. Кроме того, считается желательным, чтобы комитет развивающегося района и заселения участвовал бы в качестве равноправной третьей стороны в согласованных действиях руководителя работ и развивающегося района (Participating Authority).

Если развитие населенного пункта принимается с целью разгрузки Большого Лондона, то выполнение функций руководителя строительством может осуществляться либо Советом Большого Лондона, либо Советом развивающегося района. Но во всех слу-

чаях распределением нежилых помещений, так же как и вопросами очередности заселения новых жилых домов, ведает Совет Большого Лондона. После завершения работ новостройки передаются развивающемуся району.

Финансовая помощь государства выдается в виде субсидий организациям, осуществляющим строительство, за каждый построенный дом в течение нескольких лет. Иногда субсидия распространяется на частичную оплату земельного участка и на затраты по инженерной подготовке территории. Совет Большого Лондона обязан также участвовать в финансовой помощи до того момента, когда осуществленные новостройки станут рентабельными. Третья сторона, то есть комитет развивающегося района и заселения, также принимает участие во всех этих операциях.

В градостроительном плане мероприятия по развитию предполагают сохранение старых центров с осуществлением необходимого благоустройства на современной основе, создание новых жилых и индустриальных зон, зеленых массивов и новых магистралей (рокад, в частности, соединяющих новые жилые зоны с новыми зонами мест приложения труда).

К концу 1965 года 117 развивающихся городов Великобритании находились в стадии строительства, из них 60 — в Шотландии (с малым объемом реконструкции) и 24 — в Большом Лондоне в соответствии с программой строительства на 148274 квартиры (в том числе индивидуальных домов), из которых 42 402 было закончено и 9090 находилось в процессе строительства; при этом около половины общего числа квартир приходится на район Лондона (67 937, из них 20 637 выстроенных и 5495 строящихся).

Опыт развития существующих городов, накопленный с 1952 года, представляет огромную ценность. Этот опыт был учтен в положениях, принятых после 1960 года правительственными органами, в которых указывается на необходимость значительного развития средних городов по всему юго-востоку Англии с целью регулирования роста Большого Лондона¹.

III. НОВЫЕ ГОРОДА²

Новые города являются, таким образом, важнейшим достижением градостроительства

¹ См. раздел IV этой главы.

² P. Merlin et P. Guertin, *Villes nouvelles en Grande-Bretagne, Cahiers de l'I.A.U.R.P.*, vol. 8, juin 1967, 94 p. См. также: P. Merlin, *Les villes nouvelles en Grande-Bretagne, Annales de Géographie*, mai-juin 1968, p. 278-295.

¹ *Expanding Towns*.

² См. раздел III этой главы.

за истекшие 20 лет со времени появления плана Аберкромби. В них поселилось свыше 383 000 жителей, как предусматривал Патрик Аберкромби еще в 1944 г. Создание новых городов представляет значительный интерес с градостроительной точки зрения, так же как и с социальной. Обеспечение равновесия между количеством населения и числом мест приложения труда, решение административных и финансовых вопросов является неоспоримым достижением, даже если уже принятые решения могут быть в дальнейшем улучшены в свете приобретенного опыта.

НОВЫЕ ГОРОДА (NEW TOWNS) — НОВОЕ ЯВЛЕНИЕ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ

Создание новых городов следует многолетней английской традиции города-сада, возникшей в конце XIX века, начиная с предложений Эбенизера Говарда и продолженной Ассоциацией по планировке городов и сельских местностей. Два таких города-сада, города с чистым воздухом, построены севернее Лондона: Летчуорт — в начале века и Уэлвин-Гарден-Сити — в период между двумя мировыми войнами.

Главные характеристики этих новых городов были определены созданным в начале 1946 года Национальным комитетом по новым городам (New Towns Committee). Результаты работы комитета послужили основанием для подготовки закона, изданного 1 августа 1946 года (New Towns Act).

Доклад Рейта предусматривал размещение новых городов главным образом вокруг крупных, переуплотненных агломераций с целью разуплотнения и уменьшения количества населения. Из четырнадцати городов, возникших между 1946 и 1950 годами, восемь находятся в Лондонском районе, два — на северо-востоке Англии, два — в центральной шотландской низине (Глазго — Эдинбург), один — около Кардиффа и единственный Корби отдален от больших городов. Впоследствии связь между новым городом и метрополией, являющейся экономическим центром, несколько слабеет. Новые города размещались главным образом в развивающихся зонах.

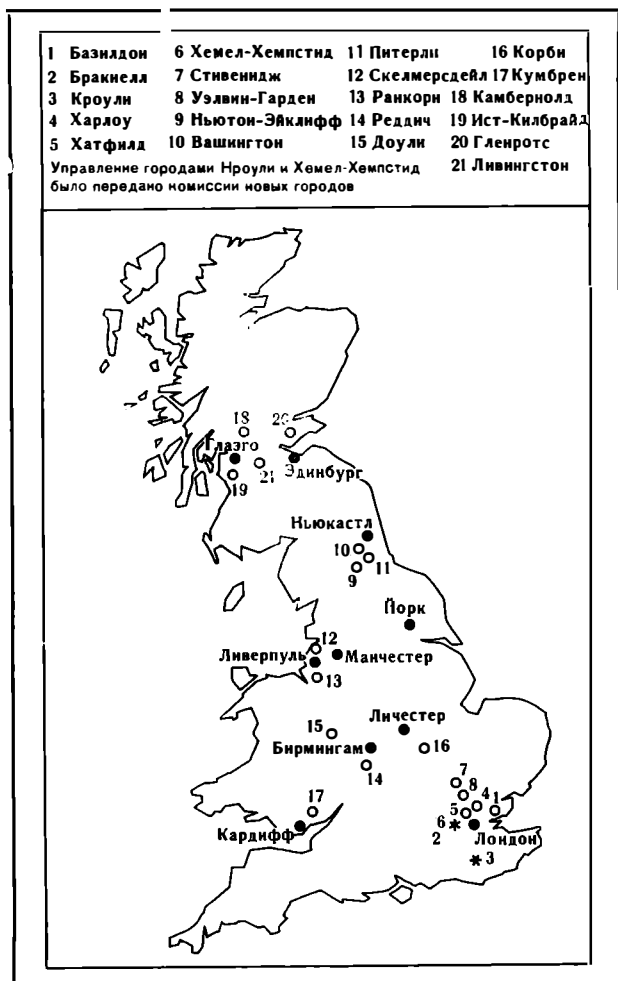
В докладе Рейта рекомендовалось размещать новые города не ближе 40 километров от Лондона для Лондонского района, для других районов — в пределах 20 километров от районного центра. Это позволит создать вполне независимое ядро экономической, общественной и культурной жизни. Но с другой стороны, необходимость привлечения неко-

торых видов деятельности, для которых требуется сохранение различных контактов с городом-центром, не допускает чрезмерно больших расстояний. Восемь новых городов Лондонского района расположены в 32—49 километрах от Лондона, в Шотландии же, кроме Гленротса, — примерно в 20 километрах от Глазго (Ист-Килбрайд, Камбернолд) или от Эдинбурга (Ливингстон). Как будет показано ниже, в настоящее время существует тенденция развития городов средней величины, более удаленных от крупных промышленных центров. Другое предложение Комиссии Рейта определяет размеры новых городов с количеством жителей от 20 000 до 60 000 человек. Наивысший предел, отвечающий традиции города-сада, начало которой положил Эбенизер Говард, соответствует желанию обеспечить единство социальных и бытовых условий и облегчить осуществление пешеходных и велосипедных связей между местом жительства и местом работы, а также зеленой зоной. Минимальная численность населения определялась стремлением обеспечить удовлетворительный уровень обслуживания, достаточное разнообразие и равновесие видов занятости и категорий населения. Фактически в большинстве новых городов предварительно намеченный предел максимального количества населения впоследствии часто превышался.

Размер территории новых городов всецело зависит от запланированного количества населения. Комиссия Рейта рекомендовала включать зеленый пояс шириной 1200 метров в пределы административных границ новых городов. Кроме этого пояса, за пределами административных границ предусматривалась естественная зеленая зона сельского характера, обеспечивающая городу оптимальные санитарно-гигиенические условия. В застроенной зоне, включая сады, парки и территории, отведенные для игр и занятий спортом, но без учета зеленого пояса, намечалась общая плотность населения 30 человек на гектар.

Таким образом, для города в 60 000 жителей застроенная зона должна была иметь 2000 гектаров и зеленый пояс в черте города — 2400 гектаров. Итого территория города, не считая внешней защитной зоны, определялась в 4400 гектаров. В действительности территория порядка 2500 гектаров была зарезервирована для первых новых городов. Впоследствии эта цифра часто уменьшалась: реально застроенная площадь составляла около 700 гектаров (например, в Харлоу и Кроули) с населением до 80 000 человек, то есть плотность

превышала 100 человек на гектар (в Камбернолде — более 200, за счет частичного уплотнения жилой застройки). Общая же плотность населения на территории города варьируется примерно в пределах от 30 человек на гектар для первых новых городов и до 50 человек на гектар для последующих.



РАЗМЕЩЕНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

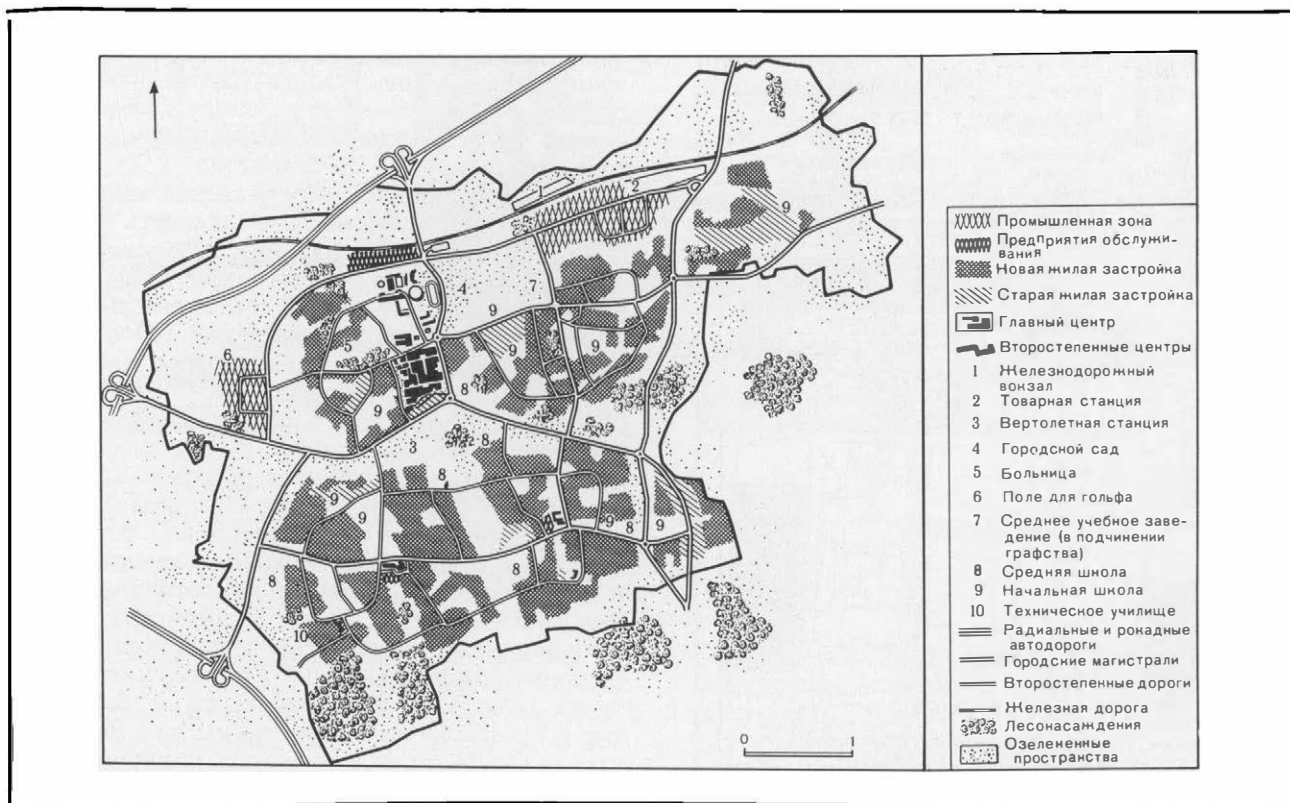
Определив эти характеристики, следует остановиться на вопросе: как осуществлять выбор места для новых городов? Для этого в первую очередь нужно решить: следует ли строить на свободных территориях, где открывается широкое поле деятельности для градостроителей и исключается возможность нарушения сложившегося уклада жизни населения, возникающая в старых городах в связи с притоком новых людских масс, или же использовать как первичное ядро населенный малый центр, который сможет сразу

же обеспечить необходимое снабжение и рабочую силу, жилье и явится зародышем новой общественной жизни и т. п.

Комиссия Рейта считала более целесообразным использование свободных территорий, вступая таким образом в противоречие с интересами местных общин. В действительности для нескольких новых городов были использованы территории населенных пунктов сельского типа (5000 жителей в Харлоу, 9000 в Кроули, 21 000 в Хемел-Хемпстиде и 25 000 в Базилдоне). Однако это нельзя считать общим правилом. Соображения технического порядка (возможности водоснабжения, степень сложности дренажных работ, уровень грунтовых вод, наличие удобных для строительства территорий) принимались в расчет при выборе месторасположения новых городов, так же как и стремление сохранить ценные сельскохозяйственные угодья. Последнее удивляет французского наблюдателя, который считает неизбежным, что урбанизация приводит к некоторой утрате посевных площадей. Однако для англичан этот фактор является особенно важным, так как территория Англии уже в значительной степени урбанизирована. И именно это обстоятельство заставило их отказаться от нескольких мест, предусмотренных планом Аберкромби для строительства новых городов.

Благоприятные условия приобретения земельных участков (например, в Камбернолде из 1600 гектаров 1200 принадлежали одному владельцу), несомненно, преимущество, которым не следует пренебрегать. Однако это не главное. Что же касается железнодорожных и автодорожных связей, то первоначально возникли две тенденции: в то время как одни, стремясь обеспечить независимость нового города, предпочитали менее активную связь с ближайшим крупным центром, другие считали необходимым для успешного развития удобные связи с крупным центром. Опыт показал жизнеспособность этого последнего направления: новые города были вынуждены улучшить свои транспортные связи.

При выборе территории для нового города необходимо также учитывать условия микроклимата. Так, Камбернолд, построенный на возвышенности удлинненной формы, находится под воздействием юго-западных ветров, дующих вдоль оси города, вследствие чего здесь требуется устройство лесозащитных заслонов. Что касается выбора ландшафта для нового города, в докладе Рейта указывается на необходимость всесторонне продумывать месторасположение города и сохранять для отдыха трудящихся окружающие город при-



ХАРЛОУ. СХЕМА ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ (1952 г.)

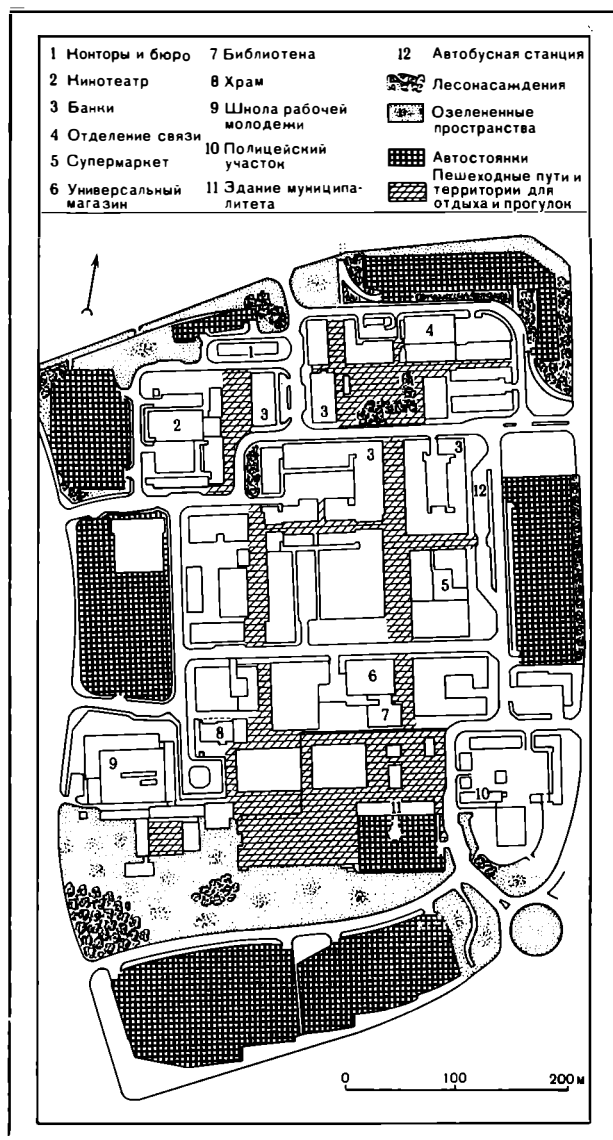
родные ландшафты, привлекающие своей красотой.

Большая часть городов, например Уэлвин, Кроули, Харлоу, Стивенидж, Хатфилд, Камбернолд, расположены в живописных холмистых местностях.

В Харлоу центральная часть города размещена на возвышенном месте, откуда открывается вид на прекрасный ландшафт вокруг города. С двух сторон к Харлоу подступают леса, самый город пересекают три речки. Они протекают и в долинах, образуя естественные границы между жилыми единствами и сохраняющимися зелеными массивами. Сельскохозяйственные угодья располагаются и непосредственно в самом городе. Камбернолд был возведен на холме, и это обстоятельство повлияло на планировку города (центр разместился на вершине холма, откуда создаются дальние перспективы обзора окрестностей).

В отношении выбора территорий новых городов и природных условий рекомендации Комиссии Рейта весьма обстоятельно продуманы и конкретны. Так же конкретны и точны требования к представляемым проектам. В генеральном плане должны быть разрабо-

таны главнейшие элементы инженерного оборудования, транспортные схемы, расположение различных функциональных зон (жилых, торговых, промышленных, учебных и т. д.). Английские генеральные планы, выполненные в масштабе 1 : 10 000, отличаются от французских большим лаконизмом и более коротким сроком их разработки; осуществление в натуре начинается немедленно после утверждения проекта. Таким образом, английские генпланы разработаны более точно, нежели французские, более гибки и обеспечивают возможность необходимых изменений и дополнений. Действительно, в большинстве новых городов основной модификацией генерального плана было размещение дополнительных кварталов по периферии города и иногда — расширение центра в зависимости от увеличения количества населения. Сразу же после принятия решения о строительстве нового города начинают разрабатывать его генеральный план. Часто эта работа поручается архитекторам, пользующимся известностью: Ф. Джибберду — для Харлоу, Г. Вильсону — для Камбернолда и т. д. Более детальное проектирование обычно возлагается на бригаду



ЦЕНТР ГОРОДА ХАРЛОУ. ПЛАН

архитекторов и градостроителей; последним не возбраняется предлагать свои варианты детальной планировки для облегчения работы или для того, чтобы обеспечить разнообразие городских ландшафтов (в отдельных случаях, как, например, в Харлоу, организуется конкурс). Принципиальное объемное решение нового города и предваряющее проектирование предусматривают свободные пространства, обслуживание, плотность застройки, а также контуры построек данного города.

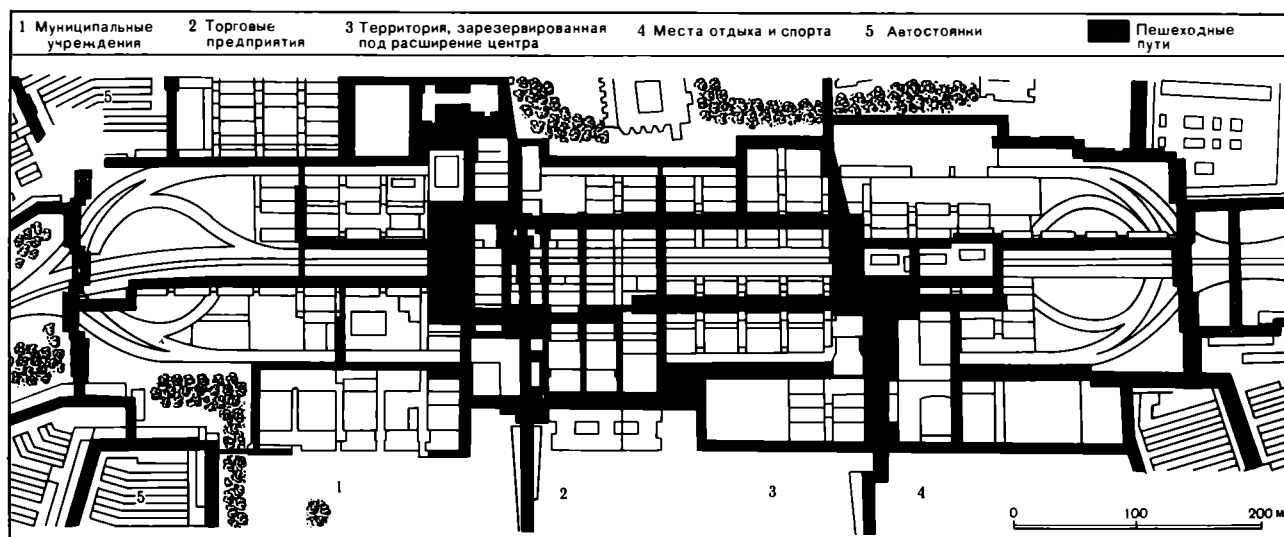
В числе зон, устанавливаемых генеральным планом, обязательно предусматривается

деловой, преимущественно торговый центр, зона различных учреждений и контор, промышленные зоны, жилые районы, объекты городского инженерного оборудования, системы транспортного обслуживания населения и озелененные пространства.

Территория центра определяется из расчета 4 гектара на 10 000 жителей, то есть 24 гектара для города с населением 60 000 жителей. Нередко оказывается, что территория городского центра занимает 40 гектаров для населения порядка 80 000 жителей. Это число (1 гектар на 2000 жителей) близко к наблюдаемому в старых городах¹. Городской центр обычно располагается в геометрическом центре нового города, часто рядом со старым, исторически сложившимся центром населенного места (Кроули, Хемел-Хемпстид). Если этот центр носит исключительно торговый характер, то по рекомендациям доклада Рейта в нем предусматриваются общественные здания (почта, банк и т. д.), административные (учреждения муниципалитета, корпораций развития города и т. д.), учреждения культуры и отдыха (залы для игр и собраний и т. п.), а также кино, рестораны и общественные сады. В принципе город должен иметь центры второстепенного значения в каждом жилом единстве, а также малые торговые точки внутри жилых кварталов. Что же касается учреждений, то Комиссия Рейта предусматривала их размещение либо в центре города над магазинами, либо в специальных зданиях, либо в промышленной зоне, а для некоторых видов обслуживания — в жилых кварталах.

Промышленные зоны должны располагаться достаточно близко от жилых районов, в пределах пешеходной доступности, а также сообщения на велосипедах, и, кроме того, в непосредственной близости от железнодорожных станций. При размещении промышленных зон должны учитываться основные направления ветров, чтобы не загрязнять воздух в жилых районах. Промышленные зоны располагаются главным образом по периферии города, близ железнодорожных путей. Харлоу имеет две такие зоны: одну, более старую, — на северо-востоке, а вторую — на западе. Кроули имеет одну промышленную зону на севере, протянувшуюся между городом и аэропортом Гэтваик; Камбернолд — две первоначально построенные зоны, впоследствии предусматриваются еще и другие.

¹ *Caractéristiques du centre-ville à Grenoble, Nancy, Rennes, Strasbourg, Toulouse dans Cahiers de l'I.A.U.R.P., vol. 7, mars 1967, 56p. et annexes cartographiques.*



ЦЕНТР ГОРОДА КАМБЕРНОЛДА. ПЛАН

Размер территории жилых зон зависит от рода деятельности населения. Комиссия Рейта предлагает среднюю норму заселенности — 40 гектаров на 10 000 жителей. В общем, новые города не нуждаются в территориях таких размеров: 100—150 гектаров в одной или в нескольких зонах для города с населением от 60 000 до 80 000 жителей. Это представляет собой среднюю величину, которая соответствует довольно высокой плотности (чаще всего от 100 до 200 мест приложения труда на гектар).

Следует добавить, что зоны обслуживающих предприятий (площадь в несколько гектаров) объединяют различные мастерские и склады, а также кустарные производства: все это чаще всего располагается в непосредственной близости от второстепенного центра. В Кроули небольшая зона такого рода площадью 7 гектаров расположена около главного городского центра, а вторая зона размером 12 гектаров находится вблизи вокзала Три-Бриджес; наконец, совершенно незначительные по размерам зоны, до одного гектара, размещаются позади магазинов второстепенного центра. В этом случае принимаются меры, для того чтобы избежать композиционной неорганизованности группы магазинов, мастерских и жилищ путем использования различных уровней, разнообразных строительных материалов и т. п.

В новых городах, разумеется, главным элементом являются жилые зоны, так как именно они определяют размещение всего остального. Территории жилых зон в соответствии

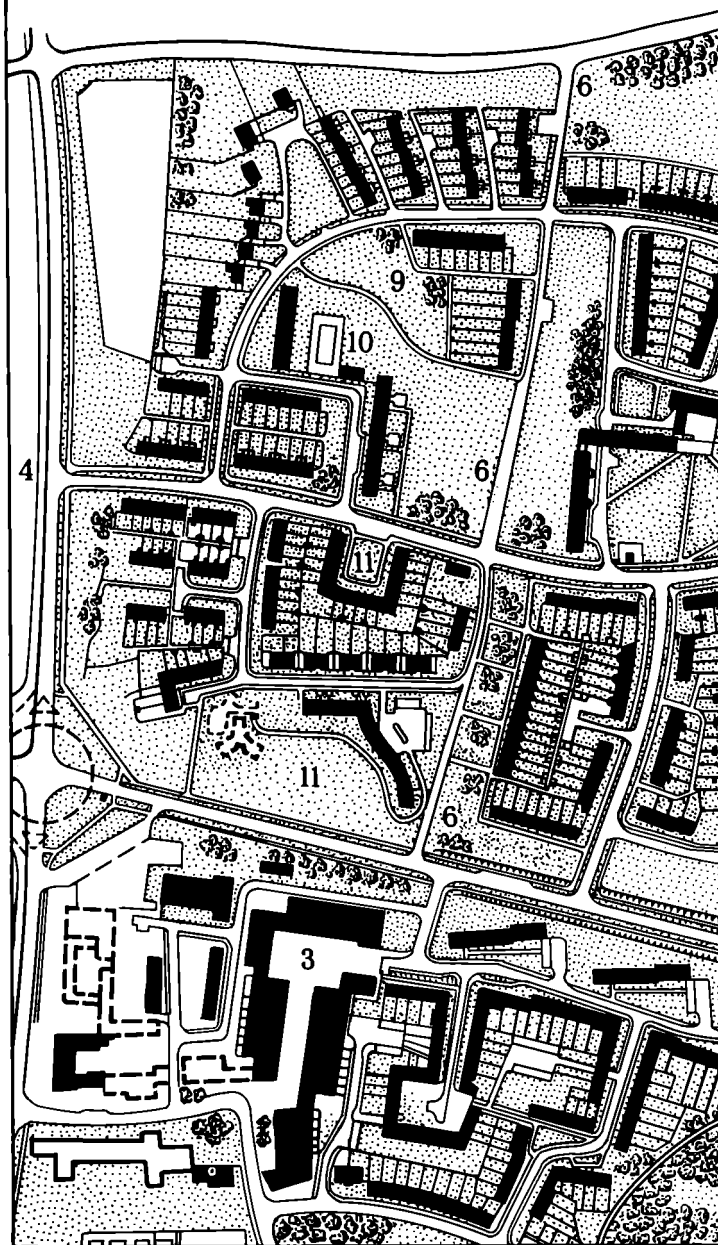
с рекомендациями Комиссии Рейта должны быть распланированы таким образом, чтобы обеспечить разнообразие и привлекательность городского ландшафта. Организация пространства исходит из принципа объединения смежных жилых единств с числом жителей от 5000 до 12 000 человек, располагающих своим культурно-бытовым обслуживанием (магазины, начальные школы, общественные центры, церкви и прочее). Эти жилые единства рассматриваются Комиссией Рейта как органическое целое, имеющее большое практическое значение. Подобные жилые единства не должны представлять собой замкнутую среду. Принцип планировки смежных жилых единств, разделенных широкими полосами зеленых насаждений, был принят повсеместно. Только один город — Камбернолд в Шотландии — отказался от такого решения. Первоначальным планом в Камбернолде предусматривался единый пространственный ансамбль жилого массива на 50 000 жителей. Но необходимость пересмотра плана в связи с увеличением населения до 70 000 жителей привела к тому, что все-таки пришлось вокруг первоначального жилого ядра предусмотреть еще четыре смежных жилых комплекса. В некоторых случаях (например, в Харлоу) смежные жилые единства с населением приблизительно 20 000 жителей группируются вокруг второстепенного центра и промежуточных пунктов снабжения, которые являются связующими звеньями между жилыми единицами и центром города. Впрочем, сами смежные жилые комплексы склады-

| Уровень | Плотность населения, рекомендуемая Комиссией Рейта (число жителей на гектар) | Существующая или предусмотренная плотность населения (число жителей на гектар) |
|---|--|--|
| Город в целом, включая зеленый пояс | около 15 | от 30 до 35 (Харлоу—31), исключение Камбернолд—42) |
| Город в целом без зеленого пояса, но включая промышленные зоны | около 30 | |
| Жилые зоны, включая систему дорог и сооружения технического обслуживания | 42 | около 50 (Кроули—58) |
| Смежные жилые единства без сооружений технического обслуживания, но с учетом внутриквартальных проездов | 75 | около 100 (Кроули—106; Харлоу—117, исключение составляет Камбернолд—213) |

ваются из групп жилых домов, осуществленных в едином ансамбле одной и той же строительной организацией и образующих архитектурное и общественное единство. Для определения плотности жилой застройки новых городов приняты следующие показатели.

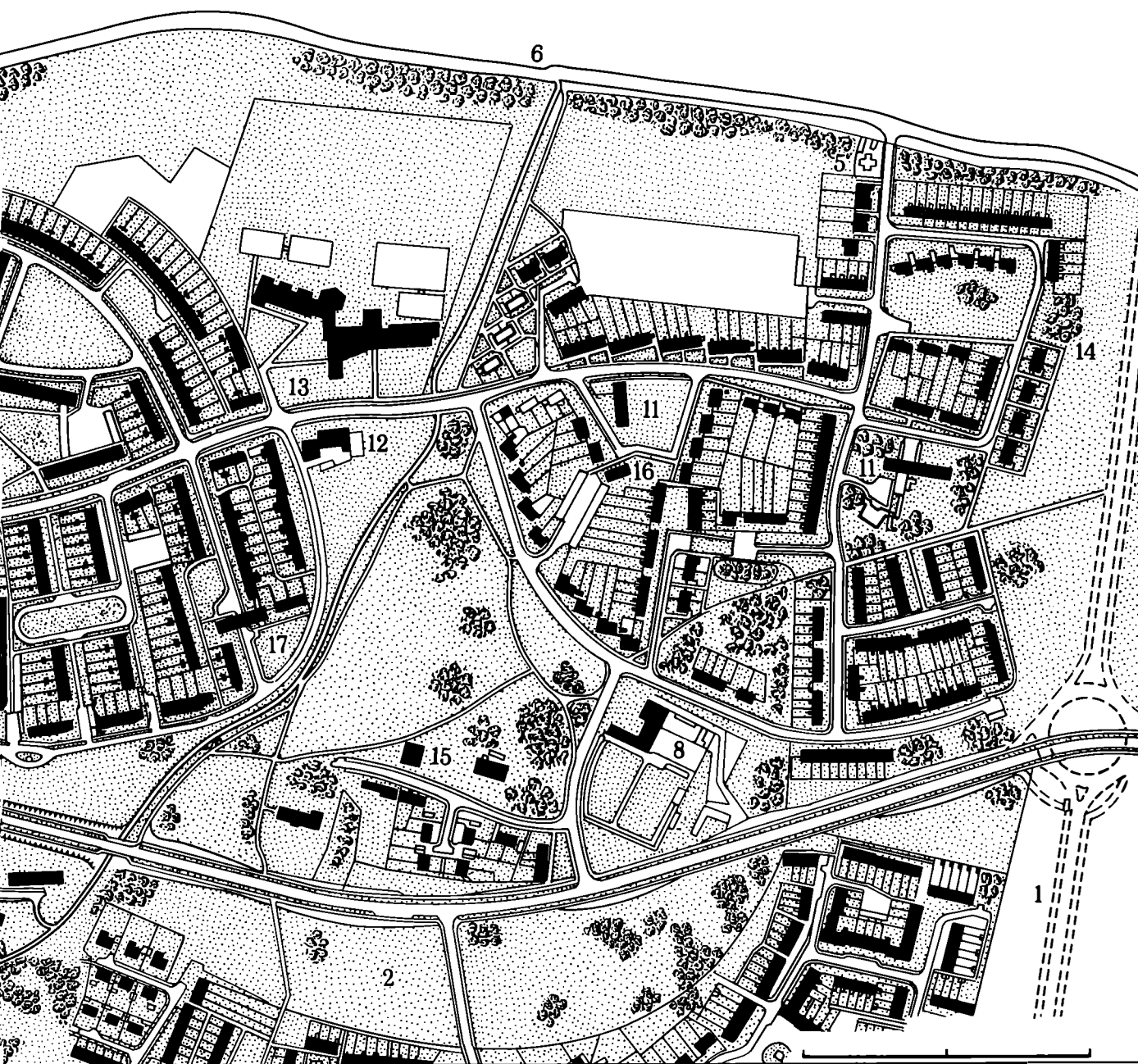
Новые города, исключая Камбернолд, имеют несколько большую плотность населения, чем это предусматривалось Комиссией Рейта. Интересно отметить, что разница, ощутимая на уровне смежных жилых единств, не принимается в расчет для города в целом (в пределах зеленого пояса). Даже в Камбернолде, где плотность населения на 18,5% выше первоначальных предложений, общее количество населения превышает на 40% рекомендованную цифру — 30 жителей на гектар. Следует добавить, что основное несовпадение с рекомендациями Комиссии Рейта объясняется значительным сокращением территории зеленого пояса.

- 1 Ответвление дороги Лондон-Нембридж
- 2 Жилое единство Марк-Холл-Южный
- 3 Второстепенный центр на 20 000 жителей
- 4 Дорожная связь с северо-восточной промышленной зоной
- 5 Новый католический храм
- 6 Дороги с полосой

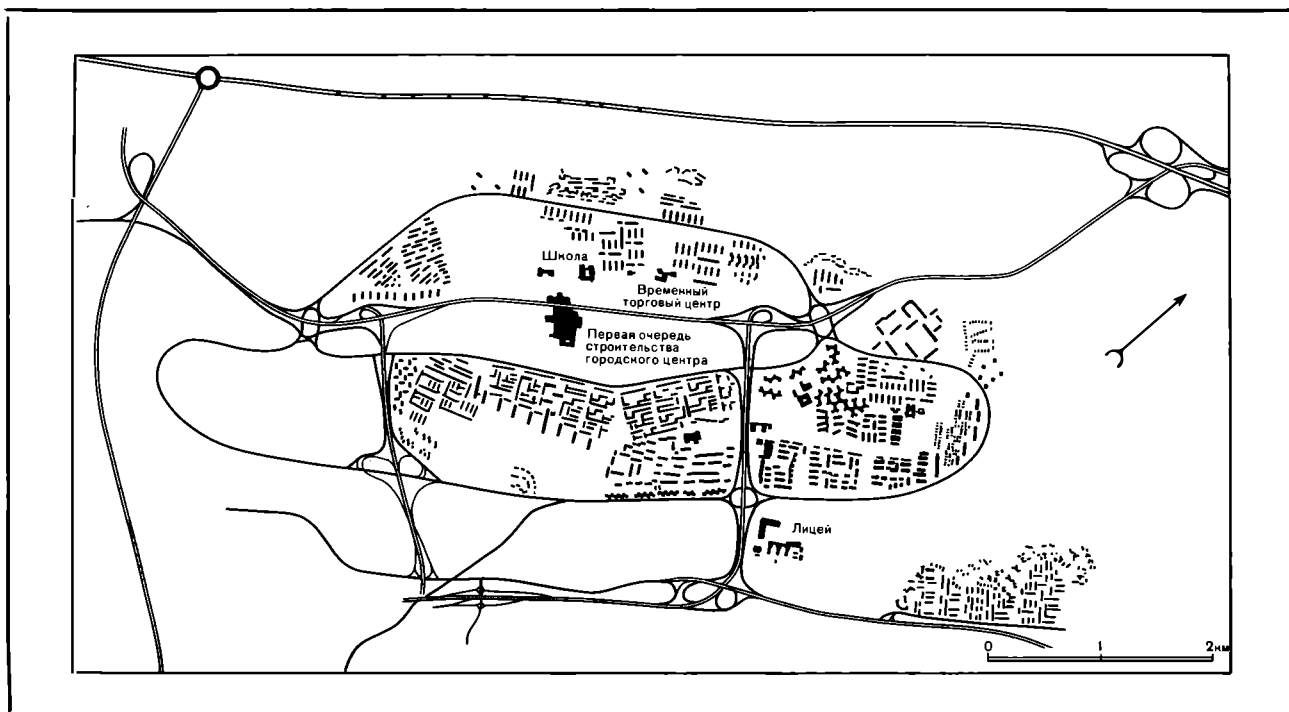


Малая плотность заселения жилых массивов вытекает из британской традиции застройки индивидуальными домами. Дома квар-

- | | | | |
|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| для велосипедного движения | 10 Теннисные корты | 14 Игровые площадки | Лесонасаждения |
| 7 Кладбище с церковью | 11 Группы индивидуальных жилых домов | 15 Детский сад | |
| 8 Ферма | 12 Торговый центр | 16 Полицейское отделение | Озелененные пространства |
| 9 Площадка для детских игр | 13 Начальная школа | 17 Поликлиника | |



ХАРЛОУ-3. ЖИЛОЕ ЕДИНСТВО МАРК-ХОЛЛ. ПЛАН



КАМБЕРНОЛД. ЖИЛАЯ ЗАСТРОЙКА ПО СОСТОЯНИЮ НА 1965 г. СХЕМА

тирного типа составляют всего лишь 15% общего количества жилищ. В Камбернолде, где полагали число таких домов довести до 30%, пришлось уменьшить это соотношение до 20%.

Дорожная сеть была осуществлена в соответствии со схемой, представленной в докладе Рейта:

районная сеть дорог, соединяющая новый город с метрополией и всеми остальными частями района;

сеть главных радиальных и кольцевых дорог города;

промежуточная сеть дорог, обслуживающая смежные жилые единства;

сеть внутриквартальных проездов.

Вследствие непредвиденного развития автомобилизации сети дорог часто являются недостаточными для свободного движения. В Камбернолде, однако, была заранее запланирована удовлетворительная сеть городских дорог в комплексе с главной магистралью, проходящей под центром города.

В ранее возникших новых городах сеть главных городских магистралей спроектирована так, чтобы они по возможности не пересекали центр (в Хемел-Хемпстиде это решение рассматривается как ошибочное). Разделение функций транспортных магистралей

наиболее последовательно применяется в новейших городах, например в Камбернолде, тогда как в Харлоу приходится переделывать уже существующую сеть дорог.

Помимо зеленого пояса с лесными насаждениями, территориями, оборудованными для занятий спортом, а также возделываемыми участками земли, Комиссия Рейта предлагает предусматривать внутри города места для отдыха в размере 4 гектаров на каждую тысячу жителей. Это соотношение в действительности достигается редко: Кроули — 2,8, Камбернолд — 2,1, Харлоу — 0,8 гектара на тысячу жителей.

Значительные усилия направлены на создание городского пейзажа. Вывести какого-либо общего правила не удалось. Тем не менее было признано необходимым в самом начале строительства новых городов осуществлять древонасаждения. В Камбернолде для этого было отведено 24 гектара.

Кроме того, следует предусматривать территории для главных видов сооружений культурно-бытового обслуживания: например, для школ от 1 до 2 гектаров на 1000 жителей (1 гектар в Камбернолде, 1,4 — в Харлоу, 2 гектара в Кроули).

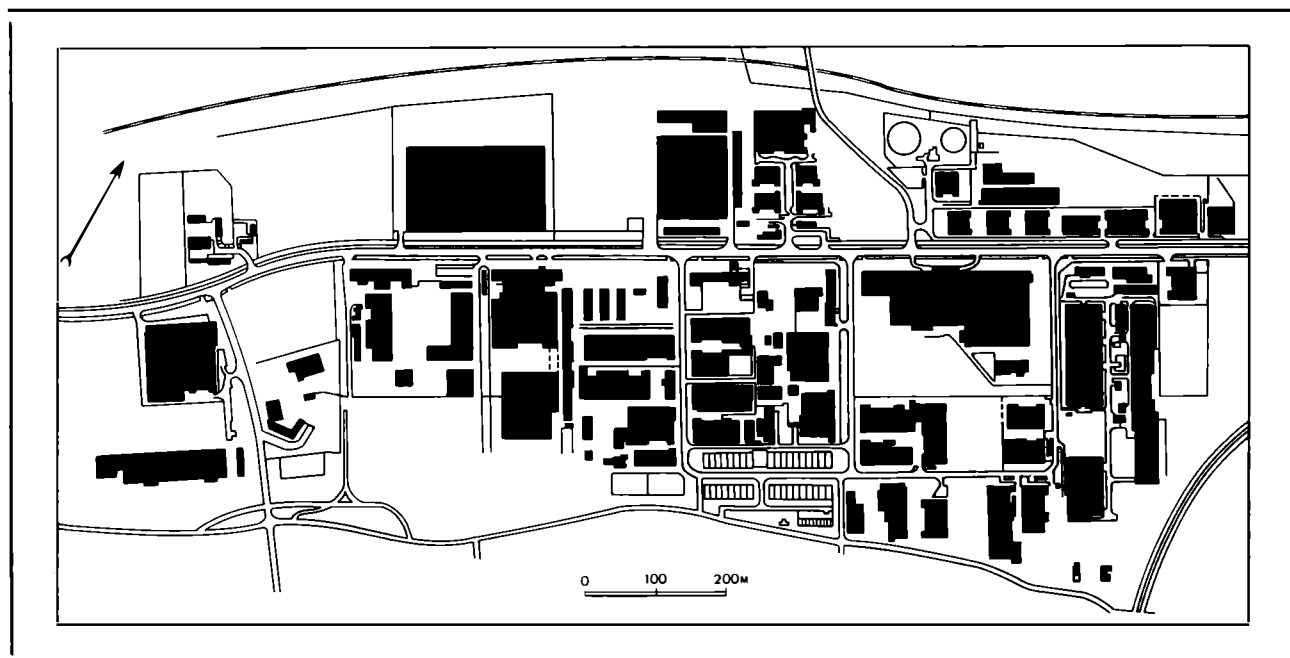
Ответственность за создание нового города возложена на Корпорацию развития (Deve-

lorpment Corporation), однако эта последняя не обязана брать на себя руководство непосредственно всем комплексом строительных работ, но должна осуществлять архитектурно-планировочный контроль и наблюдение. В компетенцию Корпорации развития входит довольно большой круг задач:

- строить с целью продажи;
- строить для сдачи помещений внаем;
- сдавать в долгосрочную аренду земельные участки с проложенными дорогами частным или местным кооперативным предприятиям, которые будут возводить постройки для своих целей или для сдачи внаем.

Принимаемые решения варьируются в зависимости от характера новых городов и построек. В жилищном строительстве, например, доля построенного корпорациями развития в среднем достигает 85 %; остальные 15 % делятся между местными кооперативами (8,8 % жилищ ими были построены до 1966 г.) и частными предпринимателями (6,2 %). Доля, приходящаяся на Корпорацию развития в Кроули, уменьшается до 79 %, но поднимается к концу 1964 года для Камбернолда до 97 %. Объем кооперативных построек (17 % до 1955 г.) уменьшается, в то время как для частных предпринимателей он растет (до 1955 г. на долю частных предпринимателей приходилось всего лишь 1,8 % жилого строительства).

Практика осуществления строительства зданий промышленного назначения и учреждений типа, а также торговых объектов отличается большим многообразием. В некоторых новых городах (Кроули, например) предпочитают сдавать в аренду строящимся предприятиям земельные участки с готовыми дорогами. В других (например, Харлоу) считают, что выгоднее с точки зрения финансовой самим строить здания для сдачи внаем или для продажи. Во всех случаях в новых городах строились типовые магазины с модулем приблизительно в 7 метров ширины и 10 метров глубины. Промышленные здания стандартного типа обычно малых размеров от 200 до 2000 кв. метров полезной площади предоставляются в распоряжение промышленников для постоянного или временного размещения небольших предприятий легкой промышленности. Новый город также может строить специализированные промышленные предприятия для нужд какой-либо фирмы, которая берет их в аренду или приобретает в собственность. Здания учреждений типа строятся в основном частными обществами или самим учреждением, но в некоторых новых городах (в Харлоу, например) муниципалитет заранее построил здания учреждений типа для привлечения возможных съемщиков.

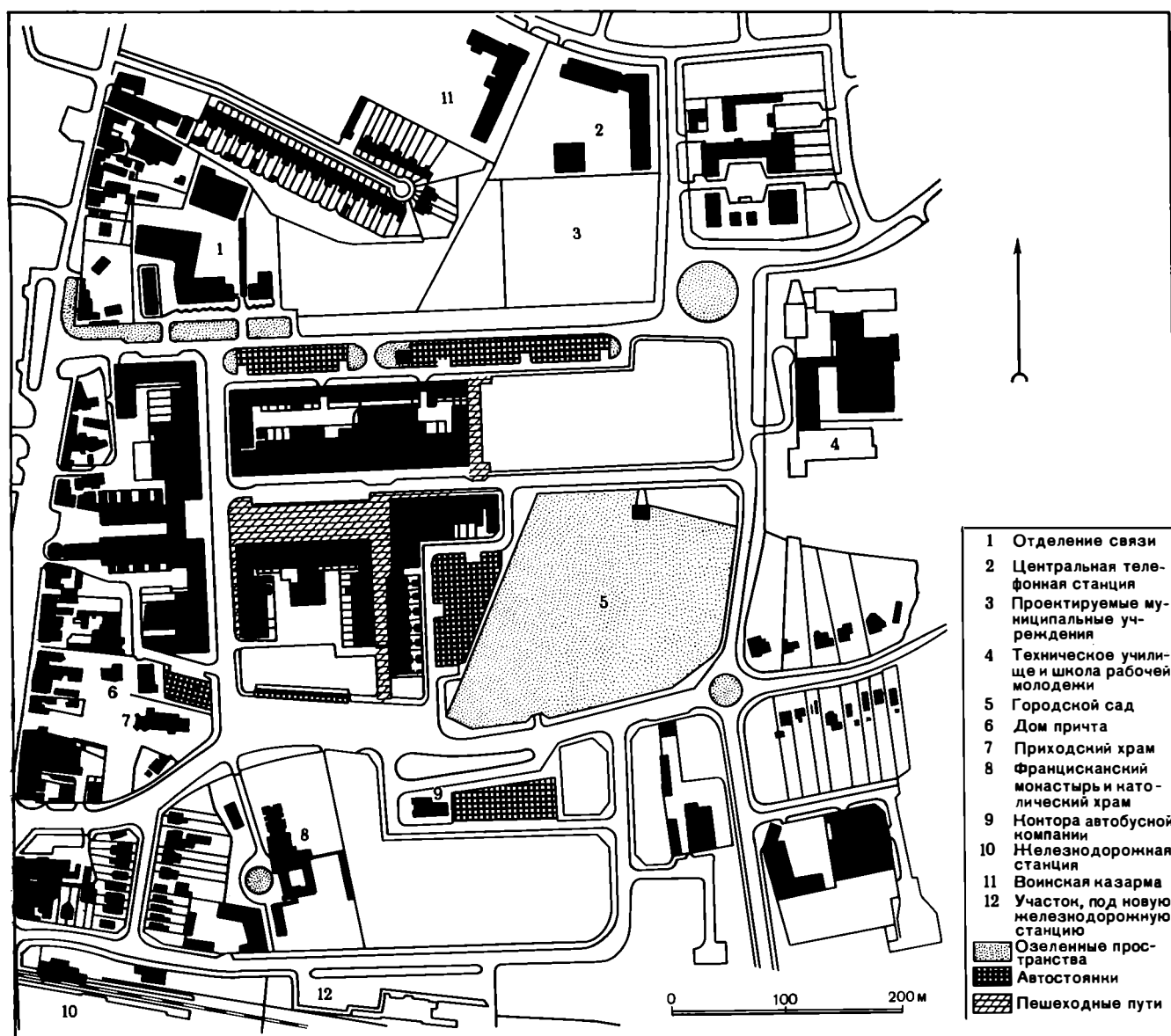


ХАРЛОУ. ПРОМЫШЛЕННАЯ ЗОНА (СЕВЕРНЫЙ СЕКТОР). ПЛАН

Комиссия Рейта считает, что все подземные и дорожные работы следует полностью заканчивать до начала строительства. Само строительство должно выполняться по установленной программе в таком ритме, чтобы в конце трехгодичного срока каждый город получал по 2000 квартир ежегодно. Фактически же такой ритм был достигнут всего лишь в нескольких городах: в Харлоу — 1953 — 1954 годы; в Кроули — 1953 — 1957 годы. В Камбернолде в 1964 году строилось около 1000 квартир. Культурно-бытовые учреждения (начальные школы, рассредоточенные торго-

вые точки и центры смежных жилых единиц) создавались по мере осуществления общего строительства.

Архитектурный контроль требует обеспечить в жилых зонах необходимое разнообразие городского пейзажа при условии применения типовых проектов в строительстве жилых домов и магазинов. Эти вопросы решает Корпорация развития, которая осуществляет общий контроль за строительством зданий, возводимых ею и другими организациями на сданных в аренду или проданных территориях. Был случай, когда в Харлоу



ЦЕНТР КРОУЛИ. ПЛАН

отклонили проект застройки, так как форма крыш архитектурно не сочеталась с соседними зданиями.

Следует заметить, что предложения Комиссии Рейта привели к известной жесткости планировочных решений. Новые города, однако, были полностью осуществлены в течение двух десятилетий в соответствии с первоначальным планом. В дальнейшем появилась необходимость их частичной реконструкции. Так, в Кроули пришлось расширить некоторые улицы за счет предусмотренного резерва. Определение параметров первых новых городов, в особенности их центров, с точным учетом развития на десятилетия вперед связано с большими трудностями. Увеличение в нескольких городах населения против предусмотренного (особенно в Харлоу и Стивенидже) создает проблему расширения городских центров. В Харлоу принимается решение создать шесть зданий башенного типа дополнительно по периферии центра; реконструировать улицы, с тем чтобы решить вопрос лучшего разделения автомобильных и пешеходных потоков; сохранить некоторые улицы только для пешеходного движения; построить дополнительные автостоянки около центра на 5600 машин вместо 2600. Особенно значительные увеличения предусматриваются в отношении площадей торговых учреждений (95 000 кв. метров вместо 41 000 кв. метров). Это было вызвано ростом населения, а также притоком иногородних покупателей. Расширение центра Харлоу — менее сложная задача, нежели реконструкция центра исторически сложившегося города, но все же является дорогостоящим мероприятием.

Что касается разрастания самих жилых зон, то оно чаще всего происходит в ущерб защитному зеленому поясу, уже уменьшенному по сравнению с предложением Комиссии Рейта.

Британские новые города являются несомненным достижением, особенно в сравнении с другими видами строительства в Великобритании, Франции и в других странах.

Соответствие между первоначальным планом и осуществленным строительством поражает, несмотря на то что отдельные положения требуют пересмотра.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Успех развития новых городов на основе разработанных принципов стал возможным только благодаря закону 1945 года, в соответствии с которым была создана администра-

тивная и финансовая база. В соответствии с рекомендациями Комиссии Рейта в каждом городе была учреждена своя Корпорация развития. В состав Корпорации развития входит от пяти до девяти членов (включая председателя и вице-председателя), назначаемых Министерством градостроительства после консультации с местными муниципалитетами, уполномоченными приобретать земельные участки, осваивать их и руководить строительством города. Финансирование операций обеспечивает государство выдачей ссуды в рассрочку на 60 лет.

Корпорация развития, выполняющая в какой-то мере роль административного совета, назначает генерального директора, который набирает персонал и утверждает его на заседаниях корпорации. Сотрудники корпорации образуют несколько основных служб: градостроительства и архитектуры, общественных работ и гражданского строительства, финансов, администрации, внешних связей. Количество сотрудников может превышать своей численностью 300 человек в наиболее активный период строительства (как, например, в Харлоу и Камбернолде), не считая строительных рабочих и рабочих коммунального хозяйства.

На основе закона 1959 года о новых городах были созданы комиссии, которые получили функции руководства коммунальным хозяйством в построенных или заканчиваемых строительством городах. Хемел-Хемпстид в 1962 году и Кроули в 1964 году подпали под действие этого закона. Лейбористское правительство, придя к власти, отказалось от его распространения на другие города. Была принята иная практика: отчисления от прибылей муниципалитетов в государственную казну делались лишь с того момента, когда финансовый баланс новых городов становился благоприятным.

Задачи корпорации развития весьма обширны. Прежде всего это планировочное решение, затем строительство нового города и, наконец, его эксплуатация. Сюда входит: приобретение земельных участков на основе договоренности или путем экспроприации, инженерная подготовка территории, строительство жилых домов, магазинов, зданий для учреждений и промышленных предприятий, общественных сооружений и т. п. Корпорации предоставлено право передавать свои обязанности местным общинам, предприятиям или частным лицам. Деятельность корпорации ограничена пределами города, но она может проявлять инициативу в решении градостроительных вопросов и за этими преде-

лами. Так, например, Корпорация развития Ливингстона разработала план района, окружающего город.

Генеральный план и план детальной планировки корпорация выполняет своими силами или же заказывает. Затем путем широко-го извещения привлекаются застройщики жилых зон, которые осуществляют строительство по контракту с частными фирмами под контролем корпорации.

Особенно деликатными представляются взаимоотношения между корпорацией и местными общинами. С последними консультировались, прежде чем принять решение о строительстве нового города. Ответы их часто были осторожными, но не отрицательными; иногда общины, однако, запаздывали с решением вопроса о границах города.

Местные муниципалитеты сохраняют свои полномочия, в частности только они ведают сбором налогов. Однако корпорация развития может подменять их при согласии министерства в случае затруднений или тогда, когда объем задач превышает возможности муниципалитетов. Она может также с согласия руководящего министерства субсидировать местные общины с той целью, чтобы обеспечить возведение сооружений непосредственно ими. Местные общины имеют наибольшее влияние именно в Великобритании. Сосредоточение власти в руках наиболее крупных из этих общин (муниципалитетов или графств) упрощает, по сравнению с Францией, решение многих вопросов.

Графства несут ответственность за строительство в новом городе учебных заведений, муниципальных, общественных, пожарных и полицейских учреждений, дорог, зеленых массивов, сооружений культурного и спортивного назначения общегородского масштаба.

Муниципалитеты отвечают за строительство муниципальных зданий, систем водопровода и водоочистки, сети внутриквартальных проездов, а также за создание малых зеленых массивов, небольших сооружений культурного и спортивного назначения. Муниципалитеты финансируют эти работы за счет взимаемых ими местных налогов, а также за счет субсидий, выдаваемых корпорацией развития. Если эти последние подменяют собой местные муниципалитеты при строительстве каких-либо сооружений (водопровод, водоочистка и т. п.), то они передают объекты по завершении работ тому муниципалитету, который будет их эксплуатировать. В итоге местным обществам не пришлось брать на себя слишком большой финансовой

нагрузки: в Харлоу и Кроули возрастание суммы местных налогов на протяжении 15 лет весьма сходно с тем, как данный процесс шел по всей стране. Действительно, сотрудничество местных муниципалитетов и корпораций развития особенно необходимо для обеспечения реализации сооружений в заданные сроки. В плане чисто административном при этом нет риска для возникновения конфликтов, поскольку муниципалитеты сохраняют все свои прерогативы и их деятельность стимулируется тем, что они заинтересованы в дополнительных учреждениях в создаваемом новом городе для увеличения мест приложения труда.

Некоторое время новые города зависели от одного сельского муниципалитета или нескольких (Кроули даже был поделен между тремя графствами). Пересмотр административных полномочий графств и общин оказался необходимым. В связи с этим были созданы новые городские муниципалитеты — в 1955 году в Харлоу (25 000 жителей), в 1956 году в Кроули (30 000 жителей) и другие, получившие обычные прерогативы и права муниципалитетов, а в отдельных случаях и некоторые полномочия графств. Так, рост британских местных общин и рациональное взаимодействие улучшили их отношения с корпорацией развития.

ФИНАНСОВЫЙ МЕХАНИЗМ

Как уже сказано, закон 1946 года предусматривал финансирование строительства новых городов долгосрочными ссудами Государственного банка со сроком погашения на 60 лет. Величина ссудных процентов варьировалась от 3 % в 1947 году до 6 % и более. В среднем она составила: 5 % для первых новых городов, более 6 % для Камбернолда. Общая сумма ссуд превышает в настоящее время 500 миллионов фунтов стерлингов (около 6 миллиардов франков) и возрастает приблизительно на 35 миллионов фунтов стерлингов (400 миллионов франков) в год. Для того чтобы получить такие ссуды, корпорация развития представляет министерству проект бюджета. Как только бюджет утвержден, корпорация может легко и в короткий срок получить соответствующие суммы.

Одна из первых проблем, с которой столкнулась корпорация развития, — это проблема приобретения земельных участков. По закону корпорация имеет право приобретать нужные участки на основе обоюдного соглашения, а также в установленных пределах и

путем экспроприации. Однако корпорации развития предпочитают обоюдную договоренность, чтобы не создавать напряженных отношений со старожилами, так как принимается в расчет, что затраты на приобретение земельных участков составляют всего лишь от 1 до 3% капитала, вложенного в строительство города; в Англии земельный вопрос имеет гораздо меньшее значение, чем это принято считать во Франции.

Основу ресурсов корпорации развития, позволяющих оплачивать проценты и производить ежегодные погашения займов, выданных государственному казначейством, составляют суммы, поступающие за аренду помещений, в том числе индивидуальных жилых домов и квартир. Деньги, полученные за аренду жилых домов и квартир, идут только на погашение займов, связанных с жилищным строительством, благоустройством участков (внутриквартальные дороги и т. п.). Расходы на общегородское благоустройство и инженерное оборудование города возложены на торговые и промышленные предприятия и учреждения.

Квартирная плата весьма невысока: в Кроули в 1967 году она составляла менее 1000 франков в год за однокомнатную квартиру со всеми удобствами и примерно 2000 франков в год за дом в 3—4 комнаты со всеми удобствами и гаражом; в Камбернолде, где по старой шотландской традиции плата за квартиры всегда была очень низкой, корпорация развития обязана выдавать специальное пособие для оплаты квартир семьям с малым или средним доходом.

Корпорации развития, как и другие строящие организации, получают ежегодную государственную дотацию на протяжении тех же 60 лет, что и ссуду для новых городов. В необходимых случаях эта дотация еще дополняется субсидией, выдаваемой метрополией данного района (для Камбернолда, например, это город Глазго).

Новый город может также продавать индивидуальные дома или, как это делается все чаще и чаще, заключать арендные договоры на длительный срок (обычно на 99 лет) с предпринимателями, которые строят жилые дома и продают их частным лицам, платящим в этом случае за аренду земельных участков. Строительство таких домов обходится весьма недорого: немногим более 50 000 франков за дом, чаще всего в пять комнат полезной площадью около 80 кв. метров.

Корпорация развития с целью увеличения своих доходов либо осуществляет строительство зданий для учреждений, промышленных

предприятий и торговли, как в Харлоу, либо после окончания строительства дорог сдает в аренду земельные участки (Кроули). В первом случае взимается повышенная арендная плата с целью обеспечения строгого финансового равновесия, чтобы иметь возможность финансировать строительство и инженерное оборудование города. Так, в Харлоу арендная плата за торговые помещения составляет треть доходов города (не считая сумм, получаемых с квартиронанимателей). В Кроули за магазин средней величины (73 кв. метра полезной площади) с жилым помещением арендная плата достигает примерно 5000 франков вне центра города и около 8000 франков — в центре города. Плата за помещения промышленных предприятий составляет основную часть ресурсов корпорации развития нового города, особенно в случае, когда корпорация, как в Харлоу, своими силами построила большое количество зданий для промышленных предприятий. В 1965 году плата за эти помещения достигала 56 франков за квадратный метр полезной площади, а за конторские помещения — до 95 франков.

Таким образом, финансовый баланс нового города основывается главным образом на суммах, взимаемых за помещения для торговых предприятий и в особенности для промышленных. Однако эти средства составляют незначительную долю вложенных капиталов: одна шестая в Харлоу (1965 год), хотя этот город, без сомнения, вложил наибольшее количество капиталов в промышленное строительство; строительство жилых домов здесь составляет около 60%, инженерного оборудования города — 13%, затраты на приобретение земельных участков — менее 2%, благоустройство — около 10%. Корпорации развития вот уже на протяжении двух десятилетий обеспечивают сохранение финансового равновесия. Этот процесс осуществляется следующим образом:

в первой фазе корпорация развития нового города получает специальный заем в государственном казначействе на покрытие части процентов по первым ссудам (около 10 лет);

во второй фазе корпорация развития может выплачивать проценты по полученным ссудам и начинать выплату остальных процентов (также около 10 лет срока);

в третьей фазе корпорация развития, уплатив остатки процентов, может начинать выплачивать основную сумму первых займов.

Харлоу уже достиг фазы равновесия, тогда как Камбернолд еще находится в первой фазе. Уже несколько лет корпорации разви-

тия новых городов прилагают значительные усилия, чтобы достичь как можно быстрее третьей фазы.

Таким образом, введенный в действие закон 1946 года стал основной предпосылкой, обеспечившей успех строительства новых городов Великобритании. Без займов в государственном казначействе на особо выгодных условиях (длительный срок ссуд, отсрочка погашения долгов, умеренные проценты) было бы невозможно создавать новые города в соответствии с разработанным планом и осуществлять переселение семей из Лондона и других больших городов в достаточно комфортабельные квартиры с весьма умеренной платой.

Особенно нужно отметить то, что без учреждения корпораций развития новых городов не было бы возможно осуществление целенаправленного и успешного градостроительства. Британский пример заслуживает серьезного рассмотрения и изучения во Франции.

ПРОБЛЕМА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДА

Идея новых городов предусматривает необходимость соблюдать равновесие между количеством мест приложения труда и числом жилищ. Чтобы получить жилье в новом городе, необходимо представить свидетельство о месте работы либо занятия. Однако впоследствии каждый житель города имеет право сохранить полученную квартиру или индивидуальный дом в случае перехода на новую работу, даже в другой город. Возлагались надежды на то, что сформируются уравновешенные по составу населения города, независимые в социально-экономическом отношении, почти без необходимости для населения маятниковых миграций, где деятельность жителей, их профессии и уровень доходов были бы разумно распределяемы.

В генеральных планах новых городов зачастую были недостаточно уточнены вопросы занятости населения. Дело в том, что перспективное развитие новых городов разрабатывалось лишь в общих чертах, вполне достаточных, однако, для первоначального определения территорий, необходимых для строительства этих городов. Так, в целом для новых городов, создававшихся вокруг Лондона, предусматривалось одно место приложения труда в промышленности и одно в сфере обслуживания или в учреждениях на каждые четыре жителя. Это означало бы небольшой избыток рабочих мест (средняя норма заня-

тости в новых городах была порядка 0,42), что превышает среднюю занятость в промышленности Лондона. В Камбернолде процент занятого населения составил 45—50% ко времени завершения строительства города; предусматривалось 70% мест приложения труда в промышленности, строительстве и шахтах.

Таким образом, промышленные зоны — одна или несколько в зависимости от местных условий, но в основном из расчета порядка 100 рабочих мест на гектар — были размещены по периферии города, вблизи торговых центров, вокзалов и т. п. В новых городах, разместившихся вокруг Лондона, по мере их строительства количество мест приложения труда в промышленности достигало около 25% от общего количества населения, немного увеличиваясь (21% — в 1948 году, 28% — в 1967 году). В других городах, часто расположенных вблизи промышленных предприятий или шахт, это соотношение, наоборот, снизилось от 40% ко времени завершения строительства города до 22% в 1967 году, что обусловило необходимость предусматривать места рабочей занятости вне пределов Лондонского района. Итак, можно сказать, что, несмотря на некоторые первоначально возникавшие трудности, количество мест приложения труда в промышленности в настоящее время соответствует предусмотренному плану.

Наличие нескольких предприятий одной и той же отрасли обеспечивает возможность выбора места при перемене работы. В некоторых новых городах, их несколько в Лондонском районе, доминирующую роль играют крупные промышленные предприятия («Форд» в Базилдоне, «Хевиленд» в Хатфилде и другие), которые оказывают решающее влияние на всю жизнедеятельность города. В иных случаях преобладает та или иная сфера деятельности. Так, население Кроули занято в отраслях, относящихся к электропромышленности, электронике, изготовлению пластмасс, фармацевтической промышленности в гораздо большей мере, нежели население Харлоу. Плотность рабочих мест в промышленных зонах часто весьма велика: в Харлоу она близка к 200 местам на гектар; коэффициент использования земли достигает 0,42 (средняя цифра); при этом средняя величина полезной площади на одно рабочее место не превышает 21 кв. метра. В других новых городах Лондонского района положение сходно с этим. В остальных частях страны количество занятых мест приложения труда ниже, отчасти из-за характера предлагаемых

видов деятельности, а отчасти по той причине, что в период роста предприятия не могут полностью освоить зарезервированные территории.

Если в общем развитие трудовой занятости в промышленности новых городов совершается в благоприятных условиях, то количество мест приложения труда для служащих в учреждениях слишком мало. Это является причиной возникновения новых потоков ежедневных маятниковых миграций за пределы города. Создавшееся положение часто недоучитывалось ответственными руководителями новых городов, полагавших, что только лет через десять появится реальная возможность сформировать кадры для новых учреждений, когда станут взрослыми дети первых новоселов, прибывших вместе с промышленными предприятиями из разукрупненных центров. Подобные соображения оказались неверными. Односторонний подход к вопросу занятости населения главным образом только в области промышленности привел градостроителей к неправильным решениям в планировке новых городов. До недавнего времени та же ошибка встречалась у многих планировщиков других европейских стран.

В итоге процент мест приложения труда служащих в учреждениях, имеющих специальные здания, весьма невысок — 1,84% населения в 1967 году (2,2% в Лондонском районе). Процент этот значительно колеблется в различных городах: Бракнелл, рост которого осуществлялся позднее роста остальных городов и который расположен на западе от Лондона, а также Кроули — на юге, имеют в этом отношении более благоприятные условия, нежели города, расположенные на севере или востоке, в других районах Англии, особенно в Шотландии. Характер деятельности учреждений очень разнообразен: отделения или представительства крупных компаний («Бритиш петролеум» в Харлоу, «Лойдз-бэнк» в Стивенидже, «Рэнк-компани» в Кроули), некоторые административные службы (национальный Метеорологический центр в Бракнелле, Объединение британских железных дорог в Стивенидже и др.).

Следует добавить, что каждый новый город располагает своими административными зданиями для городских учреждений. Корпорация развития, как уже было сказано, обеспечивает трудовую занятость нескольких сот человек. Транспортные учреждения и служба связи иногда предоставляют значительное количество мест приложения труда (3450 — в Харлоу, то есть более 10% всех мест приложения труда в городе).

Местные организации частично обеспечивают трудовую занятость населения (администрация, образование, здравоохранение и т. п.), они используют 2150 человек в Кроули, но только 403 в Камбернолде, где службы местных организаций еще недостаточно развиты. Наконец, строительство и общественные работы в городе предоставляют значительное число мест приложения труда (1660 в Харлоу в 1962 году, 1850 в Кроули в 1965 году) в период строительства нового города, которое полностью не прекращается даже после окончания всех основных строительных работ (имеется в виду, в частности, содержание города в надлежащем состоянии).

Наибольшее количество мест приложения труда в сфере обслуживания обеспечивают торговые предприятия: 2400 мест в Кроули в 1965 году. Значение торговых предприятий к тому же выходит за рамки вопроса трудовой занятости населения, поскольку речь идет об уровне снабжения населения необходимыми товарами. В среднем первоначально предусматривалась одна торговая точка на 80 человек в границах новых городов. Позже добавилось еще по одному магазину на 200 дополнительных жителей, так что в среднем город имел одно торговое предприятие на 150 жителей в 1967 году. Увеличения числа магазинов при этом не происходило. Создание — обычно в несколько этапов — главного городского центра начиная с того момента, когда город достигает половины предусмотренного планом числа населения (в среднем 25 000 жителей), приводит к поэтапному развитию уровня снабжения населения товарами.

Но пока снабжение еще не налажено, жители вынуждены обращаться в соседние торговые центры или в центр старого, исторически сложившегося города, если такой имеется (Кроули, Бракнелл, Базилдон, Хемел-Хемпстид и т. д.), по соседству с которым, впрочем, чаще всего и располагается новый центр нового города. При достигнутом уровне снабжения товарами, предусмотренном планом, на каждого жителя приходится приблизительно 1 кв. метр площади торгового предприятия (один магазин в 150 кв. метров полезной площади на 150 жителей).

Корпорация развития нового города обеспечивает всесторонний контроль над снабжением города товарами. Торговые предприятия старого, исторически сложившегося центра приобретаются корпорацией и модернизируются по мере завершения нового города (например, в Хемел-Хемпстиде).

Если построенные в жилых кварталах магазины представляют собою лишь торговые точки первой необходимости, то в центрах второстепенных можно встретить десятки различных торговых предприятий, особенно если эти последние обслуживают сектор, удаленный от главного городского центра, или группу из нескольких смежных жилых единиц (например, в Харлоу). Опыт Харлоу показал, что жители города во второстепенных центрах делали покупки лишь ежедневной необходимости, вследствие этого один небольшой магазинчик удовлетворял потребности 1000 жителей. Напротив, в главном центре города сосредоточивается иногда более половины всех магазинов и две трети общегородской площади торговых предприятий (еще большая загрузка пришлась на долю главного центра в Камбернолде, где было решено вообще не создавать второстепенные центры). Стремление придать главному центру преобладающее значение в городской торговле имеет свою отрицательную сторону, поскольку этот центр окончательно сформировывается с некоторым запозданием. В результате жители привыкают ездить за покупками за пределы города (Камбернолд). Благодаря удачному расположению вновь созданного торгового центра он может не только занимать преобладающее положение в своем городе, но и становиться дополнительным торговым центром в региональном масштабе. Считают, что торговый центр Харлоу обеспечивает товарами зону с населением примерно в 250 000 жителей. Такое преобладание главного центра в городской торговле приводит к тому, что он начинает фактически выполнять чисто торговую функцию, что вступает в противоречие с задачами центра даже и в том случае, когда административные, общественные и культурные органы сгруппированы в нем.

В городском центре наблюдается весьма оживленный ритм жизни, хотя число проживающего в нем населения уменьшено в сравнении с жилыми районами (1000 человек в Кроули), а территории достаточно велики: 40 гектаров в Кроули, 34 гектара в Харлоу (причем эта площадь будет по крайней мере удвоена в дальнейшем), 26 гектаров в Камбернолде (эта цифра, возможно, возрастет до 44 гектаров), то есть средняя плотность составляет 0,6 гектара на 1000 жителей.

Таким образом, новые города в целом имеют численно уравновешенный баланс между применением труда и количеством активного населения. Однако недостаточное количество мест для профессий сферы обслуживания и

учрежденческих с каждым днем становится все очевиднее. Промышленность и строительство обеспечивают около 60% мест приложения труда в городах вокруг Лондона и еще большее число — в других районах. Это количественное равновесие стало возможным только благодаря созданию условий для привлечения специалистов. Взаимосвязь места работы и места жительства облегчала внедрение новых предприятий и исключала приток людей, привлеченных только возможностью получить новую просторную квартиру за умеренную плату. Кроме того, руководящие органы новых городов, установив прямые контакты с предприятиями, облегчили им административные формальности (в частности, получение необходимых разрешений).

Созданию новых городов предшествовала кампания широкой пропаганды с целью вовлечения в новое начинание, поднятая на первых порах Министерством экономики и продолжавшаяся в течение четырех-пяти лет (за исключением Кроули, благоприятно расположенного в развивающейся зоне между Лондоном и Брайтоном, для которого этот срок был меньше), а иногда и дольше (новые шотландские города). Эта работа требовала специального контингента людей, ездивших в намеченные места. Предоставление участков, обеспеченных дорогами, или готовых стандартных помещений служило фактором привлечения. Разрешение вопросов трудовой занятости стало для новых городов одновременно и залогом успеха, и главным затруднением. Некоторые из этих городов получили возможность сами выбирать предприятия (во всяком случае, промышленные), например Кроули.

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Новые города, по крайней мере те из них, которые расположены вокруг Лондона, построены главным образом между 1950 и 1960 годами. То, что изменения произошли за столь короткий срок, неизбежно привело к нарушению равновесия как в демографическом, так и социальном плане.

Естественно, что возрастная структура населения новых городов определяется количеством преобладанием людей молодого возраста. Положение постепенно меняется по мере старения первых поселенцев, несмотря даже на некоторую текучесть населения, задерживающую этот процесс. В новых городах насчитывается приблизительно в два раза больше детей младшего возраста, чем в среднем по всей стране. Наблюдается большой

перевес взрослого молодого населения и малое количество людей юношеского возраста (соотношение один к двум); еще меньше пожилых людей (соотношение один к трем или даже к четырем), а также стариков (соотношение один к шести). Переезд в новые города стимулирует рост рождаемости, что легко объясняется улучшением жилищных условий переселившихся семей. В дальнейшем рост рождаемости становится менее значительным, оставаясь, однако, выше общенациональной средней. Причем зависимость возраста родителей по отношению к числу рождаемости в новых городах такая же, как и в других районах страны.

Ввиду того что подавляющая масса населения — молодые люди, смертность очень невысока.

Количественный состав семей обычно превышает средние для страны цифры: 3,69 человека в среднем на семью в Кроули (данные 1965 года) и 3,52 человека — в Харлоу (данные 1961 года).

Размеры квартир обеспечивают удовлетворительные жилищные условия: в Кроули на семью приходилось в среднем 4,79 помещения (при этом комната дневного пребывания считается за два помещения), что составило 1,30 помещения на каждого человека; для Харлоу в 1961 году — 4,57 помещения, то есть те же 1,30 помещения на человека. Квартиры в две или три комнаты (четыре или пять помещений, считая комнату дневного пребывания за два помещения) составляют 85% всех квартир в новых городах. Очень большие квартиры, а также маленькие встречаются редко (меньше 10% квартир состоят из трех или менее помещений). Новоселы в большинстве случаев — выходцы из разуплотняемого крупного центра или близких к нему районов. В соответствии с рекомендациями промышленным предприятиям, переместившимся в новые города, 75—80% их расположены вокруг Лондона, около 80% в Камбернолде и т. д. Большинство предприятий размещено в пригородном секторе, что является следствием радиального направления процесса разуплотнения промышленной деятельности. Подобное явление наблюдается также и у нас в Парижском районе.

В действительности было бы ошибочным рассматривать заселение новых городов как замкнутый процесс: миграция и в них имеет место. Ежегодное количество переселяющихся — 5—6%. Места, куда переселяются семейства, покидающие новые города Лондонского района, довольно равномерно распределены между Лондоном и другими новыми горо-

дами, а также по всей Великобритании и за границей. Больше половины уезжают, находя благоприятные условия применения своей профессии или по семейным обстоятельствам.

Социальный состав населения новых городов мало изучен: только в одном Харлоу было проведено выборочное анкетирование (1/10), не давшее исчерпывающего ответа на вопрос квалификационной характеристики населения. Если верить данным этого опроса, то получается, что из 10 человек, работающих на промышленном предприятии, трое — руководители или служащие, пятеро — квалифицированные рабочие и двое — рабочие узкой специальности. Создается впечатление, что, несмотря на преобладание в новых городах промышленных предприятий, условия жизни в них в общем соответствуют жизненному уровню людей средних классов.

МАЯТНИКОВЫЕ МИГРАЦИИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА

Стремление свести на нет ежедневные миграции населения за пределы новых городов оказалось слишком сложной задачей, чтобы ее удалось полностью разрешить. В действительности количество жителей новых городов, совершающих маятниковые миграции, определяется 20% от общего количества активного населения первого поколения в новых городах. Это соотношение со временем возрастает по следующим причинам: неизбежные поездки к месту работы; достижение возраста трудовой активности вторым поколением населения нового города, которое не обязательно выбирает профессию родителей и не всегда находит места приложения труда в городских учреждениях. Примечательно, что корпорации развития не стремятся учитывать этот последний фактор, что приводит к значительным просчетам. В Харлоу ежегодно публикуются данные о маятниковых миграциях. Однако, как показало обследование, проведенное в 1961 году, эти данные в четыре раза меньше, чем объем реальных миграций. Следует отметить, что количество маятниковых миграций в малых городах Парижского района, расположенных в пределах 40 километров от столицы, значительно выше и достигает 30—40% населения этих городов.

Места назначения, куда совершаются поездки, различны. Из Харлоу около половины мигрантов направляются в Большой Лондон, четверть — в окрестности своего города, остальные (приблизительно 30%) — в другие места.

Использование транспорта при передвижениях от места жительства до места работы мало изучено. Тем не менее обследование 1961 года в Харлоу показало, что на средства индивидуального транспорта приходится 80 % внутригородских перемещений, 75 % поездок в окрестности города, 85 % падает на иные (кроме Лондона) направления. Использование автобусного сообщения ограничивается только пределами города и его окрестностей. Связь с Лондоном осуществляется железнодорожным транспортом.

Сообщение с метрополией в то же время заметно улучшилось: так, в часы пик Кроули связан с Лондоном четырьмя поездами (из них два — прямого сообщения). Эти поезда останавливаются в нескольких пунктах города, причем близ самого центра предусмотрен новый вокзал. Харлоу также обслуживается каждый час двумя поездами, а в часы пик — тремя. В результате время переезда сокращено до 45 минут, а для поездов, следующих без промежуточных остановок, — до 30 минут. В то же время старые поселения района обслуживаются всего лишь четырьмя поездами в день. В Камбернолде количество поездов также увеличено, и время проезда сведено до 20 минут.

Однако железнодорожные тарифы остаются высокими, несмотря даже на предоставляемую пассажирам возможность пользоваться абонементом. От одного из новых городов Лондонского района оплата проезда во втором классе до Лондона и обратно составляет около 10 франков. Проездной же абонемент сроком на три месяца стоит более 300 франков. Новые города обслуживаются также автобусными линиями, которые используются исключительно для местных переездов ввиду недостаточной скорости автобусов. Следует отметить, что хорошо налаженная транспортная связь с метрополией не могла не привести к некоторому ограничению самостоятельности новых городов.

В условиях новых городов с их малой плотностью жилой застройки, вследствие чего все внутригородские расстояния сильно возрастают, а также учитывая сосредоточение деловой жизни в центре города и расположение промышленных зон по его периферии, общественный транспорт приобретает особое значение. Обслуживание автобусами в этих городах организовывалось государственными транспортными компаниями и, несмотря на то что это обслуживание часто бывало убыточным, городские организации не оказывали в этом деле никакой финансовой поддержки. В результате роста автомобилизации количе-

ство пассажиров общественного транспорта сократилось, и это еще более усложнило финансовые условия автобусных компаний. Сеть автобусных линий в новых городах довольно значительна (порядка двадцати маршрутов, например в Кроули). Но интервалы между следующими друг за другом автобусами удовлетворительны только в часы пик (каждые 10 минут). В остальное время эти интервалы чрезмерно велики и составляют 1 час.

Потребность в автостоянках в новых городах за последнее время сильно увеличилась. Это обстоятельство явилось следствием того, что рост автомобилизации не был учтен заранее в достаточной мере. Так, в Кроули предусматривалось наличие 8000 легковых автомашин и один гараж на три квартиры. Затем эту норму увеличили до одного гаража на каждую квартиру, располагаемого на доступном расстоянии от места жительства. С этой целью все свободные участки были использованы для постройки дополнительных гаражей, но и это оказалось недостаточным. В Харлоу от первоначально запланированных 0,2 гаража на каждую квартиру перешли к следующим нормам: 1 гараж и 0,5 места для стоянки автомашин за пределами участка жилого дома. В Камбернолде с самого начала была установлена норма — 1 гараж на квартиру или односемейный дом и 0,4 места автостоянки, расположенной вне домового участка и предназначенной для автомобилей гостей, однако по экономическим соображениям одновременно с жилыми домами была построена только половина всех запланированных гаражей.

В центре новых городов сначала считали достаточным устройство автостоянки на 2000 машин для города в 60 000 жителей. Но уже десять лет спустя в центре Камбернолда была предусмотрена автостоянка на 5000 автомашин. Такого же количества автостоянок сейчас стремятся достичь в первых новых городах. Недооценка потребностей индивидуального автотранспорта в новых британских городах не является неожиданностью, поскольку все градостроители Европы совершали аналогичную ошибку в своих планировочных решениях на протяжении последних десятилетий.

СТАНОВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ

Стремление создать в новых городах полноценную общественную жизнь на уровне больших городов являлось, вероятно, наиболее смелым из замыслов и целеустремлений инициаторов этого нового градостроительного

направления. Как теперь установлено на основе опыта, полученного за двадцатилетний период строительства новых городов, на пути к претворению в жизнь этой цели стоят два препятствия, требующие особых усилий для их преодоления: первое — ограниченность снабжения (имеется в виду уровень торгового обслуживания новых городов) и второе — невозможность самовозникновения активной общественной жизни.

Нельзя не учитывать значения торгового обслуживания в развитии общественной жизни в городе. Городской центр, в основном несущий торговые функции, является наиболее оживленным в новом городе и удобным местом для общественных и деловых контактов. В этом отношении первые вставшие в строй новые города, несомненно, достигли успеха в отношении разнообразия и количества торговых предприятий в своих главных центрах, что позволило не только удовлетворить потребность местного населения в товарах, но и открыло возможность обслуживать приезжих покупателей — жителей иногда довольно обширной округи. Так, в Харлоу более 25 % общего числа торговых сделок осуществляется с покупателями, проживающими вне города. Но такое благоприятное положение было достигнуто лишь по истечении длительного времени, на протяжении которого неполнота ассортимента товаров в торговом снабжении города (до создания главного торгового центра) заставляла население ездить за нужными товарами за пределы своего города (так, из Камбернолда жители отправлялись за покупками в Глазго).

Другие категории социально-бытового обслуживания требуют постепенного решения аналогичных задач. Обслуживание, непосредственно связанное с уже проживающим в городе населением (начальные школы, детские сады, спортивные площадки, культовые учреждения и т. п.), создается по мере прибытия в город новых контингентов населения. Тогда как социально-бытовое обслуживание нового города в целом оказывается задачей более сложной. Действительно, создание культурно-бытовых учреждений общегородского значения оправдывается лишь в том случае, когда в новом городе уже проживает определенное количество населения. Убедительным примером может служить городской культурный центр в Кроули. Его строительство обошлось около 4 миллионов франков (включая стоимость сооружения кинотеатра), кроме того, были построены: кегельбан (так же как в Стивенидже, Харлоу и т. д.), дансинг, без которого не может обойтись молодежь, и

закрытый бассейн (его постройка обошлась тоже в 4 миллиона франков). Для придания новым городам своеобразия осуществлялось благоустройство всего города и украшение общественных мест произведениями искусств, заказы на которые выполнялись известными мастерами (в Харлоу, Стивенидже). Все это в целом содействует формированию индивидуального облика города.

Что же касается форм общественной жизни, то их довольно трудно создать в городе, населенном молодыми семьями, которые вынуждены обычно много времени уделять детям, а часы досуга чаще всего проводят у телевизора. Наличие собственного автомобиля позволяет этим семьям конец недели проводить на лоне природы, вне города.

Строительство помещений для всякого рода собраний и других общественных мероприятий осуществляется в новых городах культовыми организациями, владельцами пивных баров (пристройки к барам), корпорациями и молодежными клубами. Однако и этого оказывается недостаточно. Городские корпорации развития стремятся способствовать рациональной реорганизации множества различных клубов и ассоциаций, столь характерных для общественной жизни британцев (в Харлоу, например, насчитывается около 300 таких клубов и ассоциаций). Кроме того, корпорации осуществляют постоянную помощь в формировании разных видов городской общественной жизни через свои органы, ведающие жилищными вопросами. И все же жить в новых городах скучно. Недаром говорят о скуке в новых городах, подобно тому как прежде говорили о скуке в столь же небольших французских городах, оторванных от жизни. Население новых городов испытывает чувство изолированности, потери обычного для них жизненного ритма, резкую перемену образа жизни и утрату связей с привычным кругом друзей и знакомых.

ЭВОЛЮЦИЯ КОНЦЕПЦИИ НОВЫХ БРИТАНСКИХ ГОРОДОВ

Соответствие первоначальных проектов осуществленным в натуре новым английским городам поразительно. В то же время некоторые факты позволяют говорить о медленных, но, очевидно, непредусмотренных изменениях, происходящих в процессе развития новых городов, в последние годы протекающих в ускоренном темпе. В итоге сама градостроительная доктрина планирования новых горо-

дов подвергается в настоящее время пересмотру¹.

Так, следуя рекомендациям Комиссии Рейта, окончательно завершённые новые города рассчитывались на 20 000—60 000 жителей. Первоначальные генеральные планы предусматривали от 25 000 до 60 000 жителей для городов, расположенных вокруг Лондона (исключение составил Базилдон, рассчитанный на 80 000 жителей). Все эти цифры впоследствии были увеличены, в особенности начиная с 1953 года, когда запланированная численность населения была достигнута. Рост новых городов варьируется от 16 % (Хатфилд) до 140 % (Бракнелл). В Камбернолде ранее предусмотренное количество жителей 50 000 человек было доведено до 70 000. Даже в последнее время, когда строительство в новых городах почти заканчивалось, было принято решение увеличить размеры Харлоу и Стивениджа и довести количество населения этих городов приблизительно до 130 000 жителей (то есть увеличить количество населения более чем в два раза по отношению к первоначально установленной цифре — 60 000 человек, которую затем довели до 80 000). Такое развитие города, естественно, предполагает наличие свободных территорий, а также возможность использовать центр города и транспортную его сеть без перегрузки. Пересмотр величины новых городов был вызван необходимостью их укрупнения в связи с известным просчетом в плане Аберкромби. Как показал опыт, только города достаточной величины могут хорошо снабжаться всеми нужными населению товарами и обеспечить высокий уровень социально-бытового и культурного обслуживания, а также занятость людей различных квалификаций и профессий, что в совокупности действительно и создает настоящий полноценный современный город.

Разительны также изменения, происшедшие в области плотности застройки. Мы уже видели, что реальная плотность застройки новых городов превышает нормы, рекомендованные Комиссией Рейта. Созданный в 1956 году Камбернолд в соответствии с проектом Хука (1961 г.)² значительно повысил плотность застройки по сравнению с указанными рекомендациями: 200 человек на гектар или около этого на уровне смежных жилых единств. Однако общественное мнение отнеслось неодобрительно к такому предложению, и пример Камбернолда остался единствен-

ным. Во вновь возводимых городах (Ливингстон, Скилмерсдейл) предусмотрена меньшая плотность застройки. Здесь усматривается противоречие между явно выраженным стремлением строить новые города со всеми преимуществами современных городских условий жизни и желанием сохранить британские традиции жилищного строительства, предполагающие малые плотности застройки.

Вопрос концепта смежных жилых единств был пересмотрен с градостроительных позиций в практике Камбернолда и в проекте Хука. Последние разработанные проекты новых городов характеризуются различиями, касающимися в основном смежных жилых единств. Ливингстон будет разделен на смежные жилые единства, в то время как в Стивенидже они будут отсутствовать. Камбернолд идет еще на одно нововведение — многоквартирные дома, которые возводятся в количестве 30 % от общего объема жилого строительства, что является логическим следствием предложенной в этом городе высокой плотности застройки (29 % — по проекту Хука). Однако ввиду настойчивых возражений горожан пришлось несколько снизить указанное соотношение.

Отныне в системе городского транспортного движения все большее значение приобретают развязки на разных уровнях и скоростные магистрали (Камбернолд). В то же время функциональное разделение городского уличного движения (скоростные магистрали, обычное движение, пешеходное, велосипедное...) становится правилом (проект Хука, центр Камбернолда), причем нормы на автостоянки постоянно пересматриваются в сторону их увеличения. Наконец, следует отметить, что центры новых городов в последних проектах планируются менее жестко с учетом возможности их дальнейшей модификации. Так, центр Камбернолда запроектирован единым линейным блоком с несколькими уровнями для различных видов городского движения. Это позволит при необходимости увеличить центр города как по протяженности, так и в высоту.

КРАТКИЙ ИТОГ

Цели, поставленные при создании новых городов, в значительной мере были осуществлены. Однако не все запланированное удалось претворить в жизнь. Новые британские города за двадцатилетний период их существования дополнительно вместили свыше 500 000 жителей, причем две трети этого числа приходится на Лондонский район, что почти

¹ С.м. раздел IV этой главы.

² *The Planning of a New Town, London, London County Council, 1961, 182 p.*

достигает цели, поставленной планом Аберкромби (383 000 жителей). Однако гипотеза стабилизации населения Лондонской агломерации, предусмотренная этим планом, в действительности не оправдалась. Кроме того, вместо содействия уменьшению количества населения Большого Лондона, как предполагалось, в новые города переселилось всего лишь немногим более одной шестой части того количества, на которое увеличилось население Лондона за прошедшие 22 года (около 2 000 000 человек).

В отношении запланированного экономического развития равновесие между числом мест приложения труда и количеством активного населения было в общем достигнуто, по крайней мере в новых городах, расположенных вокруг Лондона. Однако недостаточность мест приложения труда в сфере обслуживания, и в особенности для служащих в учреждениях, выявляет серьезное нарушение качественного равновесия, о чем свидетельствует рост маятниковых миграций в Лондон и другие места. Ограниченность масштабов новых городов, по всей вероятности, объясняет невозможность развития в них таких учреждений, которым требуются квалифицированные кадры служащих. Это еще раз убеждает, что установленные двадцать лет назад масштабы новых городов оказались заниженными.

Но английский опыт строительства новых городов содержит два важных элемента, которые необходимо учесть: 1) четкость и простота административной структуры. Корпорации развития—хозяева-застройщики, которые полностью распоряжаются строительством и на которые в полном объеме возложена ответственность за планирование, проектирование, осуществление в натуре мероприятий по реализации новых городов, а в дальнейшем за ведение городского хозяйства; 2) максимально благоприятствующая новым городам форма финансирования—государственная ссуда на продолжительный срок (60 лет) при ограниченных процентах, с выплатой на льготных условиях.

IV. ПЕРЕСМОТР ДОКТРИНЫ (1961—1965 ГОДЫ)¹

Масштабы британской градостроительной политики должны были со всей отчетливостью выявиться в результате переписи на-

¹ P. Merlin et P. Guertin, *Urbanisme en région de Londres et aménagement du territoire, Cahiers de l'I.A.U.R.P.*, vol. 8, juin 1967, 40 p.

селения, проведенной в 1961 году. Демографическая стабильность, на которую рассчитывал сэр П. Аберкромби, оказалась неосуществимой. Это стало ясным сразу после окончания войны, когда Лондонский район достиг дотоле никогда не наблюдавшихся темпов роста населения. Непредвиденное увеличение количества мест приложения труда в различных бюро, научно-исследовательских, проектных и других институтах и учреждениях, а также в сфере обслуживания показало, что осуществление запланированных мер недостаточно, если они будут проводиться только в отношении выводимых из Лондона промышленных предприятий с их персоналом (в форме поощрений, премий и т. п.).

АДМИНИСТРАТИВНАЯ РЕФОРМА ЛОНДОНСКОГО РАЙОНА

Первая принятая мера административного порядка (1964—1965 годы) имела целью возложить на муниципалитеты Лондонского района значительную ответственность и тем самым укрепить их и обеспечить достаточными средствами, предоставив им необходимые права для эффективной деятельности. Но основные проблемы (градостроительство, жилищная политика, вопросы уличного движения и транспорта) должны решаться на высшем административном уровне. Между муниципалитетами установлена система равномерного распределения ресурсов. Таким образом сложился Большой Лондон с населением в 8 500 000 человек, управляемый Советом, состоящим из ста членов, избираемых всеобщим голосованием. Большой Лондон делится на 32 муниципалитета, возглавляющих районы с населением от 166 000 до 340 000 человек в каждом (плюс старый муниципалитет Лондона, который сохраняет свой особый статус). Следует отметить, что реорганизация административной системы коснулась только агломерированных территорий.

РАЗРАБОТКА ПРОЕКТОВ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ

В то же время градостроительная политика освоения территорий, медленная эволюция которой, начавшаяся с момента окончания войны, уже упоминалась¹, продолжалась и после опубликования в сентябре 1965 года национального экономического плана (на перспективу до 1970 года), предусматривавшего создание национальной комиссии планировки

¹ См. раздел II этой главы.

и комиссий районной планировки (Regional Planning Council) в каждом экономическом районе. Вслед за вышедшей в 1963 г. Белой книгой¹ были опубликованы результаты работы районной Комиссии по Юго-Востоку Англии (South East Study) в 1964 г.² Затем в 1965 году вышли в свет исследования других комиссий планировки: по Мидленду (средне-английские графства) и по Северо-Западу Англии³. Таким образом осуществляется постепенный, последовательный переход от градостроительной политики, ограниченной стремлением остановить разрастание Лондона, к планомерной градостроительной политике в объеме всей страны.

РАЗРАБОТКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ЮГО-ВОСТОКА АНГЛИИ: ОБЩИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Разработка градостроительных проектов Юго-Востока с перспективой до 1981 года основывается прежде всего на переписи населения 1961 года, которая показала, что проблеме перенаселения Лондона не решило создание новых городов, вместивших примерно лишь одну шестую часть прироста населения столицы Великобритании. Вместе с тем рост занятости в сфере обслуживания и в других учреждениях перекрыл уменьшение количества людей, работающих в промышленности в центре агломерации (500 000 таких новых мест приложения труда в старом Лондонском графстве). В настоящее время считают, что вероятный естественный прирост населения Англии и Уэльса составит 6 000 000 человек, на период с 1961 по 1981 годы, при этом на долю Юго-Востока страны придется 40% (2 400 000 человек). Что же касается внешних миграций, то они, вероятно, достигнут дополнительно 1 000 000 человек по отношению к общему для страны уровню. Величина внутренних миграций составит для Юго-Восточного района страны примерно 1 100 000 человек. Таким образом, общий прирост населения за 20 лет составит 3 500 000 человек, что увеличит население с 17,75 до 21,25 миллиона человек. В свете новой гипотезы оказалось необходимым новое исследо-

вание условий градостроительного развития района. Проектно-исследовательский центр считает, что осуществление объединенных, целенаправленных градостроительных операций может обеспечить размещение 1 500 000 новоселов, из которых 250 000 человек поселятся в уже начатых объектах (под последними подразумеваются расширенные новые города первой очереди и развивающиеся населенные пункты).

Другие мероприятия будут относиться к размещению в течение 20 лет 1 250 000 жителей. Это определяет уже иные масштабы, нежели те, которые предусматривались планом Аберкромби. Авторам предполагаемых модификаций, между прочим, представляется необходимым предусматривать главные объединенные мероприятия, направленные на привлечение в новые города различного профиля учреждений, создание культурно-просветительных организаций, а также коммерческих предприятий.

Ряд соображений как технического, так и социально-экономического порядка говорит о том, что, видимо, невозможно намного превысить уже достигнутый темп жилищного строительства: 1500 квартир (или отдельных жилых домов) ежегодно. И все же известно, что темпы строительства новых городов уже были превышены, причем поставленные социально-экономические задачи не менялись, а решались в более широких масштабах¹.

РАЗРАБОТКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ЮГО-ВОСТОКА АНГЛИИ: ПЛАНИРОВОЧНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Приступая к подготовительным мероприятиям по созданию нового города, прежде всего необходимо учесть существующее в данной местности дорожное и подземное хозяйство. Необходимо также с самого начала уделить особое внимание сооружению новых автодорог, аэропортов, железных дорог, вопросам водоснабжения и т. д. Надо подчеркнуть, что при выборе местоположения первых новых городов эти вопросы рассматривались как второстепенные.

Считается, что размещать новые города следует на значительном расстоянии за пределами внешней периферии основной урбанизированной агломерации. Это расстояние должно обеспечить разрыв между метрополией и новыми городами. Подобное условие возвращает градостроителей, правда в иных

¹ *White Book, Employment - Housing - Land, London, February, 1963.*

² *South East Study, London, Economic Affairs Department, February, 1964, H.M.S.O., 144 p.*

³ *The West Midlands, a Regional Study, London, Economic Affairs Department, H.M.S.O., 1965, 115 p.; The North West a Regional Study, London, Economic Affairs Department, H.M.S.O., 1965, 178 p.*

¹ *См. раздел III этой главы.*

масштабах, к основной идее плана Аберкромби, требующего обязательного разрыва между основной агломерацией и новыми городами. Однако такая установка спорна: нарушается единство района, затрудняются прямые контакты с метрополией, что отрицательно отражается на деловой жизни предприятий новых городов и создает неудобства их обитателям.

Авторы проекта планировки Юго-Востока рекомендуют сосредоточить усилия на реконструкции существующих малых и средних городов главным образом потому, что это позволит использовать в начальной фазе работ местные ресурсы снабжения и обслуживания, а также даст возможность располагать необходимым на первое время контингентом служащих и рабочих. Выбранное место должно обеспечить возможность размещения на протяжении 15 лет дополнительно по меньшей мере 30 000 жителей, помимо естественного прироста населения. Для этого требуются города, имеющие не менее 50 000 жителей. Исследования, проведенные в Ипсуиче и Питерборо¹, подтвердили возможность стопроцентного роста этих городов и показали, что затраты, приходящиеся на каждого дополнительного жителя, оказываются при этом меньшими в случае удвоения числа жителей, нежели при увеличении населения только на 50 %. Критическим пределом роста может считаться положение, при котором реконструкция городского центра становится неизбежной. Наконец, последнее, чем нельзя пренебрегать при выборе места для нового города или расширении существующего, — это природные условия. Город должен быть окружен живописным ландшафтом, чтобы стать привлекательным для будущих новоселов.

Предложения, так как речь пока идет только о предложениях, сводятся к следующему: три больших новых города, период строительства которых предусматривается до конца текущего века, — один между двумя портами — Портсмут и Саутгемптоном, другой — в Блетчли, на полпути между Лондоном и Бирмингамом (на автомагистрали М 1), третий — в Ньюбери-Хангер-форде, на полпути между Лондоном и Бристолем (на будущей автомагистрали М 4). Рост населения в этих городах может достичь 250 000 жителей в первом и по 150 000 жителей в двух других (половина этого количества будет достигнута примерно до 1981 года).

Намечается большое развитие городов, расположенных примерно в 100 километрах от Лондона, с населением порядка 100 000 жи-

телей в каждом (Ипсуич, Нортгемптон, Питерборо, Суиндон). Стейнстед — будущий аэропорт международного значения — и Эшфорд, расположенный на пути запроектированного туннеля под Ла-Маншем, будут менее значительными. Планируется рост их населения до 100 000 жителей.

Наконец, развитие коснется и других, меньших городов, расположенных примерно на таких же расстояниях от Лондона, в зависимости от того, насколько эти города связаны с Лондоном. В трех из этих городов находятся университеты. В них рассчитывали вселить не менее 30 000 жителей: Эйлсбери, Банбери, Бетфорд, Челмсфорд, Колчестер, Гастингс, Мейдстоун, Мидуэй-Таунс, Норуич, Пул, Реддинг и Саутенд.

Кроме того, исследуются возможности развития существующих новых городов — Харлоу и Стивениджа — приблизительно от 80 000 жителей до 130 000, а также расширения городов Кроули, Базилдона и Хемел-Хемпстида.

Что касается мест приложения труда, то авторы проекта планировки подчеркивают, что наряду с центрами в новых и развивающихся городах необходимо предусмотреть такие же центры и на периферии Лондона, территории для размещения тех предприятий, которым требуется сохранить контакты с деятельностью, осуществляемой в Лондоне. Для этой цели авторы предлагают избрать такие пункты, как Илфорд, Ронфорд, Дартфорд, Бромби, Кройдон, Сарбитон, Кингстон, Аксбридж и Уортфорд. Кроме того, представляется необходимым создать возможность для сокращения числа маятниковых миграций, предусмотрев увеличение мест приложения труда в малых городах, расположенных вне урбанизированной зоны, — Рэйгете, Гилфорде, Мейденхеде, Тонбридже, Севеноксе, Танбридж-Уэллсе.

Кроме того, на перспективу предусматриваются резервы территорий для будущих городов с общим количеством населения свыше 2 000 000 жителей. Предполагается, что внешняя зона, находящаяся за пределами урбанизированного района, увеличит свое население на 870 000 человек в результате естественного прироста населения и на 515 000 — вследствие миграции из Лондона и зон, примыкающих к району Юго-Востока. В остальной части Юго-Востока население возрастет в результате естественного прироста на 475 000 человек и вследствие миграции — на 375 000 человек. Эти цифры не включены в приведенные целенаправленные градостроительные мероприятия.

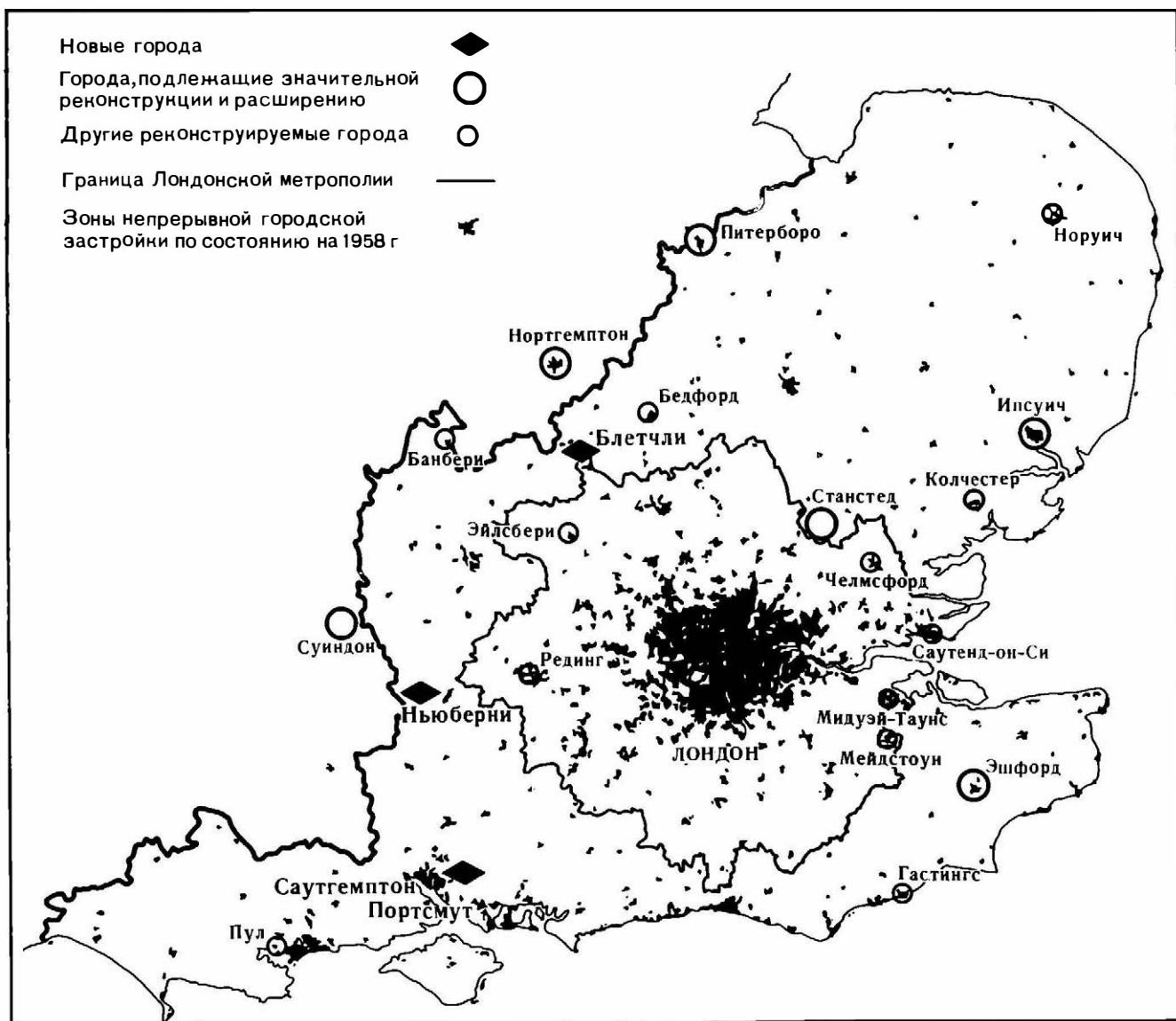
¹ См. раздел V этой главы.

Чтобы решить проблему лесопаркового зеленого пояса, авторы проекта отказываются от радиального решения, которое сводилось к тому, чтобы допустить застройку вдоль некоторых осей (путей сообщения) с сохранением между ними промежуточных озелененных пространств. Авторам представляется, что уже поздно радикальным образом менять градостроительный принцип, которому следовали до сих пор. В разработанном ими проекте

планировки принимается в значительной мере уже намеченное развитие зеленого защитного пояса. Его площадь предусматривается в размере от 2 до 5 кв. километров с дальнейшим увеличением. Не скрывая относительной неудачи в создании первоначально намеченного пояса (в нем было много построено, начиная с некоторых новых городов, разместившихся в его пределах), авторы предлагают обратить особое внимание на ха-

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ СПИСОК ГОРОДОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ

| Название города | Количество населения на 1961 г., чел. | Естественный прирост населения с 1961 г. по 1981 г., чел. | Возможный прирост населения (не считая естественного прироста), чел. | Ожидается до 1981 г. (не считая естественного прироста), чел. |
|--|---------------------------------------|---|--|---|
| 1. НОВЫЕ ГОРОДА | | | | |
| Саутгемптон—Портсмут | 750 000 | 144 000 | 250 000 | 150 000 |
| Блетчли | 17 000 | 4 000 | 150 000 | 75 000 |
| Ньюбери | 20 000 | 3 000 | 150 000 | 75 000 |
| 2. УСИЛЕННОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ | | | | |
| Станстед | — | — | 100 000 | 75 000 |
| Эшфорд | 28 000 | 3 000 | 100 000 | 75 000 |
| Ипсуич | 120 000 | 19 000 | 60 000 | 60 000 |
| Нортгемптон | 100 000 | 7 000 | 100 000 | 50 000 |
| Суиндон | 90 000 | 14 000 | 50 000—75 000 | 50 000 |
| 3. ОТНОСИТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ | | | | |
| Эйлсбери | 27 000 | 6 000 | не менее 30 000 | — |
| Банбери | 21 000 | 3 000 | — | — |
| Бедфорд | 65 000 | 8 000 | — | — |
| Челмсфорд | 50 000 | 7 000 | — | — |
| Колчестер | 60 000 | 8 000 | — | — |
| Гастингс | 65 000 | 2 000 | — | — |
| Мейдстоун | 60 000 | 8 000 | — | — |
| Мидуэй-Таунс | 174 000 | 24 000 | — | — |
| Норуич | 120 000 | 14 000 | — | — |
| Пул | 90 000 | 9 000 | — | — |
| Рединг | 120 000 | 16 000 | — | — |
| Саутенд | 165 000 | 8 000 | — | — |



ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО КОМПЛЕКСНЫМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ НА ЮГО-ВОСТОКЕ АНГЛИИ. СХЕМА

рактическое использование этих пространств лесопарковой защитной зоны, которые не могут оставаться просто «замороженными», и не отказываться а priori от идеи ограниченного строительства на территории этой зоны.

ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ ЮГО-ВОСТОКА АНГЛИИ И ИХ КРИТИКА

С момента своего появления градостроительные проектные предложения по Юго-Востоку всесторонне изучались и критиковались. Перспективный срок до 1981 года ока-

зался слишком малым, тем более что материалы проекта планировки были опубликованы лишь в 1964 году и самый процесс их обсуждения не давал возможности приступить к реализации проекта ранее 1970 года. Таким образом, фактически предлагался план всего лишь на одно десятилетие (будущее десятилетие), что явно недостаточно для масштабов Лондона. К тому же следует учесть и то обстоятельство, что объединение местных муниципалитетов¹, а также отдельные исследо-

¹ Standing Conference on London Regional Planning. *Population, Employment and Transport in the London Region*, London, 25, 11. 1964, 34 v.

ватели в порядке собственной инициативы¹ разрабатывают те же проблемы на перспективу до 2000 года.

Демографические перспективы вызвали различную реакцию. Широкая общественность, которую в свое время заставили поверить в возможность стабилизации роста Лондонского района, была сильно встревожена. В противоположность этому некоторые специалисты, рассматривая проектные материалы в свете данных о постоянно растущей рождаемости, высказались о недостаточном учете проблемы роста населения в предлагаемой перспективе. Такое мнение стало преобладающим и представляется правильным.

Вопрос мест приложения труда не получил в проекте ясного освещения и четкого решения. Это также стало предметом критики. Обсуждение показало очевидность несоответствия между перспективами районной планировки и перспективами градостроительства в масштабе страны. Проведенный научный анализ потребовал осуществления более определенных мер по сокращению числа мест приложения труда в Лондонском районе. Запрещение строительства в Лондоне новых зданий для учреждений или расширения старых без специального разрешения² на практике оказалось недостаточно эффективной мерой. Но бесспорно, что британское общественное мнение и даже специалисты не могут примириться с неизбежным разрастанием Лондонского района.

Общие предложения по освоению территорий критиковались в меньшей мере. Радиально-концентрический характер планировочных решений вызвал серьезную критику со стороны Постоянного градостроительного совета Лондонского района (Standing Conference on London Regional Planning). Эта критика показала всю очевидность дальнейшего разрастания в послевоенный период Лондонской агломерации в виде «масляного пятна» с поглощением территорий зеленого защитного пояса, а также то, что предложения по планировке Юго-Востока, оставляя широкую возможность для спонтанного роста населения (до 2 000 000 человек), будут только содействовать усилению этого процесса. Критиковалась также тенденция развивать города средней величины вместо создания новых крупных городов. Наконец, некоторые критики, как, например, профессор Сэлф, находили противоречие между желанием содействовать предприятиям и лицам,

согласным выехать из Лондона, с целью децентрализации столицы Великобритании и стремлением в то же время субсидировать удлинение пригородных железных дорог на 100 километров от урбанизированного центра и тем самым увеличить количество маятниковых миграций.

Разработка проблемы Юго-Востока свидетельствует об известной смелости, выражающейся в предложении целенаправленных градостроительных операций, охватывающих небывалый до этих пор по своим масштабам район. Предусматривалось осуществлять эти операции с большим размахом и на более высоком уровне, чем в первых новых городах. При этом учитывалась невозможность направить в желаемое русло ожидаемое по прогнозу увеличение населения. Однако план целенаправленных операций рассчитан только на одну треть предполагаемого демографического роста в городах, что является явно недостаточным. Опасения строить большие новые города (свыше 250 000 жителей) в предложениях по планировке Юго-Востока вызывают удивление, так же как и намерение избежать слишком быстрого роста существующих городов, развитие которых уже предусмотрено.

Кроме того, в этих предложениях ряд вопросов не освещен в достаточной степени. Демографический прогноз, по которому половина роста населения Англии приходится на Юго-Восток страны, не согласуется с предполагаемым количеством мест приложения труда. В соответствии с этим предположением все дополнительные места приложения труда должны распределиться только на Юго-Востоке. Возникает также вопрос, каким образом можно противодействовать стремлению предприятий укорениться в центре Лондона и заставить предпринимателей перебазировать свои предприятия в другие города, расположенные в сотне километров от столицы, без применения строгих регламентирующих мер. Однако подобные меры могут вызвать отрицательные последствия. Учитывая медленный рост этих городов, следует придать им жизненный динамизм и заранее создать необходимые условия для нормальной работы перебазированных предприятий. Только это может способствовать действительному перевесу между силой притяжения Лондона и преимуществами новых городов. Проблема оптимальной величины городов, а также необходимого количества новых полюсов притяжения, которые должны быть созданы вокруг Лондона, вообще не рассматривалась.

¹ *Peter Hall, London 2000, London, Faber and Faber, 1963, 22 p.*

² *См. раздел II этой главы.*

Наконец, следует выразить сомнение в целесообразности сохранения в силе радиально-кольцевой схемы Аберкромби, которая основывалась на гипотезе стабилизации роста Лондонского района. Поскольку эта гипотеза отвергнута, вряд ли разумно придерживаться указанной схемы. Трудности сохранения защитного зеленого пояса достаточно убедительно доказывают несоответствие радиально-кольцевой схемы с продолжающимся, пусть даже медленным, ростом города.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ ЮГО-ВОСТОКА

В действительности разработка градостроительных предложений Юго-Востока очень скоро подверглась пересмотру. Государственный секретарь по делам экономики¹ возложил на Совет планирования экономики Юго-Востока², сформированный из компетентных лиц, подготовку совместно с государственными службами, местными муниципалитетами, рабочими профсоюзами и синдикатами предпринимателей разработку проблемы «стратегии Юго-Востока»³. Первый доклад Совета планирования был опубликован в 1967 году (советам планирования экономики других районов были поручены аналогичные задачи).

Приступив к разработке Юго-Востока, совет рассматривал будущее Лондонского района (Юго-Восток без Ист-Англии) не только на перспективный срок до 1980 года, обновляя и дополняя таким образом предложения по планировке Юго-Востока, но также и до конца текущего века. Он подготавливает предложения по генеральному плану и размещению видов деятельности, оснащению и снабжению, а также исследует и изучает основные части района: Большой Лондон, большие пригороды, внешние территории.

Перспективы роста народонаселения не столь значительны, как в проекте Юго-Востока, ввиду исключения трех графств Ист-Англии, где будут также осуществлены некоторые целенаправленные градостроительные операции, связанные с децентрализацией Лондона (Ипсуич и Питерборо, в частности), с перенесением других операций за пределы Юго-Востока (Нортгемптон и Суиндон).

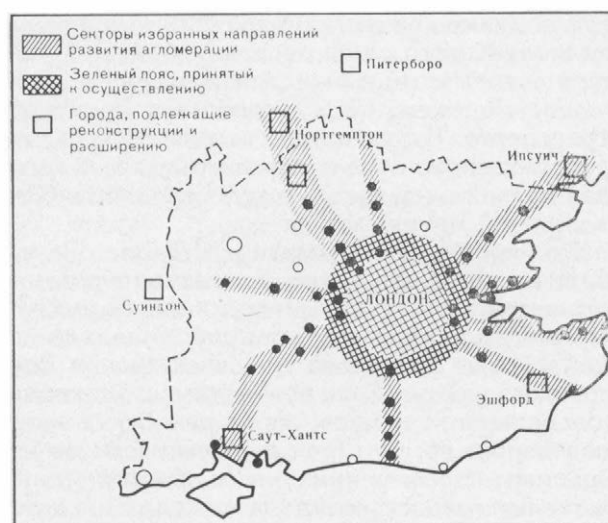
Отмечается снижение рождаемости, наблюдаемое в Англии, так же как и во Франции,

¹ Secretary of State for Economic Affairs.

² South East Economic Planning Council.

³ A Strategy for the South East, A First Report by the South East Economic Planning Council, London, H.M.S.O., 1967, 100 p. and Maps.

с 1964 года, в связи с чем надеются на замедление и даже прекращение миграций к Юго-Востоку. Это предположение основано на данных, полученных Национальной статистической службой (General Register Office) о количестве населения в период предвыборной кампании. Но эти материалы представляются сомнительными, даже если принять в расчет обязанность британских избирателей ставить свою подпись в избирательных списках. Если верить полученным сведениям, то население Юго-Востока, составляющее 18 970 000 человек, в 1981 году будет на 2 620 000 человек больше, чем в 1961 году. Считают, что в Большом Лондоне количество населения сохранится на нынешнем уровне (8 миллионов), тогда как прирост распределится поровну между отдаленными пригородами и внешними территориями Юго-Востока (без учета це-



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ЮГО-ВОСТОКА. СХЕМА АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ленаправленных градостроительных операций, предусмотренных за пределами Юго-Востока). Между 1981 и 2000 годами предвидится дополнительное увеличение населения на 4 000 000 человек, что соответствовало бы несколько ускоренному росту населения. Взрослое население в процентном отношении уменьшится, количество детей и стариков увеличится: таким образом, активное население сократится, что может в перспективе угрожать дефицитом кадров.

В предлагаемой градостроительной схеме широко использованы основные предложения, разработанные в планировочном решении Юго-Востока: новый город между Портсмутом и Саутгемптоном рассматривается как

первоочередной объект; новый город Милтон-Кейнс (прежний проект Блетчли) — второй объект, связанный с расширением Нортгемптона; развитие Ипсуича — третий объект. Развитие нового города в Ньюбери не предусматривается, но проекты расширения Суиндона, Питерборо и Эшфорда (при условии одобрения правительством) сохраняются. Напротив, авторы-градостроители выражают свое резко отрицательное отношение к проекту третьего международного аэропорта для сверхзвуковых самолетов в Стейнстеде, в 50 километрах от центра Лондона. Такое же отрицательное отношение вызывает намеченное строительство городка, предназначенного для персонала, обслуживающего аэропорт. Надеются в городах меньшей величины ограничить число целенаправленных градостроительных мероприятий, предусмотренных в большой пригородной зоне. Эти города не могут получить развития, необходимого для самостоятельного существования, и будут увеличивать маятниковые миграции в направлении Лондона, что усложняет проблему транспорта. Будут осуществлены только уже утвержденные проекты развития новых городов первой очереди: Харлоу, Базилдона, Стивениджа, Бракнелла.

Но своеобразие стратегии Юго-Востока находит свое выражение главным образом в стремлении направить городское развитие по единому плану, который принципиально отличается от кольцевой традиции планов Лондонского района. Если необходимость сохранения зеленого расширенного пояса будет вновь подтверждена, то город должен расти по избранным преференциальным направлениям парными градостроительными осями, из которых одна в каждой паре является главенствующей:

к северо-западу — главная ось — Милтон-Кейнс и Нортгемптон, второстепенная — в направлении Питерборо;

к восток-юго-востоку — главная ось в направлении Эшфорда и второстепенная — вдоль устья Темзы;

к юго-западу — главная ось — к новому городу Саут-Хэмпширу и второстепенная — к Суиндону.

Оправданность этих избранных осей основана, с одной стороны, на желании лучше использовать существующие или предусмотренные транспортные направления, с другой — на стремлении сохранить между этими осями обширные пространства для сельскохозяйственных угодий и зон отдыха.

Важно отметить, что, по мнению авторов-градостроителей, развитие городов вдоль этих

осей должно начаться с их крайне удаленных точек и идти в направлении Лондона. Такое предложение может вызвать некоторое сомнение. Но авторы убеждены в правильности градостроительного принципа избранных направлений.

Другое нововведение в стратегии Юго-Востока касается проблем размещения мест трудовой занятости. Принимая в целом официальную политику децентрализации, авторы считают необходимым подчеркнуть трудности, которые могут нарушить равновесие в отношении мест приложения труда, и на будущее предлагают подходить к этой проблеме осторожно и продуманно. Таким образом, не следует безоговорочно отвергать все виды промышленности, какова бы ни была их природа, и возможности для них развиваться на Юго-Востоке, в частности определенная доля децентрализации должна включаться в целенаправленные градостроительные мероприятия Юго-Востока, чтобы обеспечить их успех. То же самое относится и к местам приложения труда в учреждениях: рекомендуется выдавать такого рода организациям разрешения на размещение, выбирая для них местоположение в соответствии со стратегией Юго-Востока. Небольшим учреждениям (примерно до 1000 кв. метров полезной площади) могла бы быть предоставлена возможность размещаться на территории пригородов даже без особых разрешений. Наконец, строительство минимального числа учреждений представляется необходимым и в самом Лондоне, хотя бы с целью реконструкции уже существующих контор и бюро, а также для того, чтобы не лишать иностранные учреждения возможности размещаться в британской столице.

Таким образом, этот доклад, рассматриваемый как первый этап работы комитета, порывает с предыдущей градостроительной политикой, выдвигая две принципиально новые установки: тенденцию направить градостроительное развитие вдоль избранных направлений (возможно, слишком многочисленных), признание необходимости смягчения условий и принятия более гибкой государственной национальной политики в вопросе размещения промышленных предприятий, различных бюро и других учреждений.

В момент написания этой книги указанный доклад рассматривался правительством на предмет его утверждения. До этого он подвергался широкому обсуждению общественности (в местных муниципалитетах, различными экспертами и т. д.). Всюду получал одобрение и исключительную поддержку.

V. НОВАЯ РАЗРАБОТКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ (1965—1968 ГОДЫ)¹

Еще до опубликования материалов проектно-исследовательской работы по Юго-Востоку был выдвинут целый ряд градостроительных проектных предложений. С одной стороны, началась разработка недавно созданного нового плана Большого Лондона. С другой стороны, специалистам было поручено исследовать возможность осуществления новых городов или расширения тех из существующих, развитие которых было намечено, а также разработка проектов всех этих градостроительных мероприятий.

ПЛАН БОЛЬШОГО ЛОНДОНА

Работа предпринята по инициативе Совета Большого Лондона в сотрудничестве с новыми муниципалитетами, которые занимаются изучением возможностей использования территорий и подготавливают планировочные решения для подведомственных им территорий, функционально при этом увязывая данные решения с общими принципами регионального плана. И действительно, разрабатываемый проект является в определенной степени генеральным планом, который даст возможность определить основную общую перспективу развития города, объем дорожно-строительных работ, объектов подземно-дорожного хозяйства и других видов инженерного оборудования города. Этот проект генерального плана должен быть завершен одновременно с проектами планировки, выполняемыми муниципалитетами, причем эти последние ведут свою работу в полном и тесном контакте с Советом Большого Лондона (и его городскими службами), и разработанные ими проекты должны быть одобрены Советом. Таким образом, в соответствии с поступающими указаниями осуществляется своеобразный процесс объединения планировочных решений, разработанных на местах, в единый проект районной планировки.

Правительство Великобритании взяло на себя обязательство решить транспортную проблему, поручив разработку проекта по всем транспортным вопросам специальной организации, которая уже выпустила два первых тома, содержащих результаты обследований и анализ этих результатов. Кроме того, правительство приняло на себя ответствен-

ность за окончательное утверждение генерального плана Большого Лондона, а также принятие окончательных решений в случае возникновения спорных вопросов между Большим Лондоном и муниципалитетами.

Ответственность за выполнение работ возлагается на Совет Большого Лондона — для объектов, представляющих районное значение, и их муниципалитеты — в отношении объектов местного значения. Это распределение обязанностей в дальнейшем будет уточняться.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННЫМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ

Министерство жилищного строительства и местные муниципалитеты, не дожидаясь официального утверждения градостроительных предложений, разработанных для Юго-Востока, поручило специалистам изучить возможности и на этой основе разработать проекты реализации намеченного целенаправленного градостроительства (Geasibility Study). Так был разработан группой Винсента Гобинга проект развития города Ипсуича¹. Причем в данном случае были проведены проектно-исследовательские работы по всем необходимым разделам: географическому, экономическому, социальному, восстановлению природного ландшафта, проблемам транспорта, решения центра города, инженерного оборудования, а также дренажным работам, водоснабжению, канализации и т. п. Кроме того, была произведена оценка сельскохозяйственных угодий, включенных в район градостроительных операций, и определены возможности строительства. В результате проделанной работы установлены четыре возможные оси градостроительного развития. Необходимые размеры территории для новых кварталов определялись из расчета 150 человек на гектар. Эту цифру авторы считают в большей мере отвечающей современным градостроительным тенденциям, нежели предложенную городом — 85 человек на гектар. Были также выявлены нормативные предложения в отношении: промышленных зон, дорожной сети, автостоянок и, наконец, свободных пространств. В итоге предложены четыре планировочных решения: два, соответствующие росту города на 50% по двум из избранных направлений (осей);

¹ P. Merlin et P. Guertin, op. cit.

¹ Ipswich County Borough, A Planning Study for Town Development, London, H.M.S.O., 1964, 108 p.

третье, предусматривающее 100%-ный рост в направлении юго-запада и востока с сохранением существующего городского центра, занимающего территорию 40 гектаров; четвертое, в котором также предлагается 100%-ный рост города, но с развитием последнего по линейному принципу (с целью сохранения возможности для дальнейшего развития), с созданием нового городского центра, который займет площадь 50 гектаров. Затем были проанализированы возможности обновления существующего центра и общая программа формирования нового центра на случай, если возникнет необходимость в его создании.

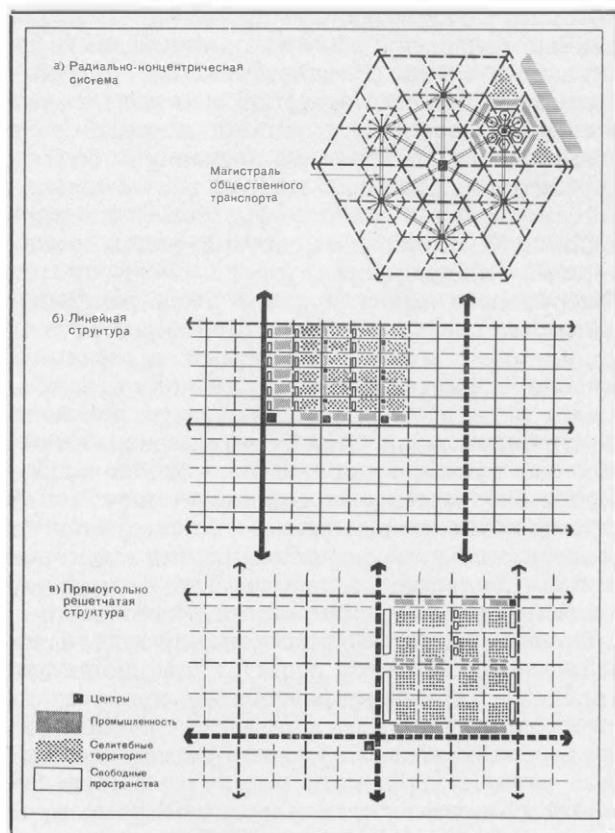
Весьма характерной является другая предварительная проектная разработка, а именно района Портсмут — Саутгемптон, где предусматривается город с населением в несколько сот тысяч жителей, располагающийся между двумя большими портами, в 125 километрах на юго-запад от Лондона. Это исследование и проект были поручены группе, руководимой профессором Колином Бьюкененом¹.

Выполненная проектно-исследовательская работа касается свободного развития урбанизованного района, уже вмещающего 800 000 жителей, в нем в настоящее время доминируют два крупных города.

Реконструируемый город к концу века должен достигнуть приблизительно 500 000 человек. Решением этой задачи на протяжении 18 месяцев занималась группа градостроителей, состоявшая из шести архитекторов, одного географа, двух плановиков, трех инженеров, одного математика, которые работали в сотрудничестве с экономистами и консультантами по различным другим специальностям. Метод работы был необычным: в течение первых шести месяцев группа занималась только исследованием существующего положения и выявлением перспективных возможностей развития; еще полгода было использовано на разработку теоретических градостроительных структурных схем; в последующие шесть месяцев группа подготовила проект планировки на основании оптимальной схемы градостроительной структуры.

Обширный труд, в котором изложено содержание исследований, увлекает и принятым методом работ, и характером выдвигаемых предложений. Тщательный, скрупулез-

ный географический, экономический и демографический анализ разработан в мельчайших деталях. В проекте рассматривается и описывается не только «коридор» (избранное направление — ось) градостроительного развития, но также охватывается более обширная, примыкающая к этому «коридору» зона. Становится понятно, что это исследование выполнено не только с целью анализа существующего положения, но и для того, чтобы дать ответ на вопрос, как именно проектируемое градостроительное решение может быть в дальнейшем претворено в жизнь без больших помех. Был произведен подробный анализ структуры мест приложения труда и изучены возможности их увеличения. Как показал доклад, в конечном итоге эти возможности зависят главным образом от политических условий и точного анализа демографической структуры. Это должно обеспечить солидную базу для дальнейшей разработки градостроительных предложений. Задачи технического порядка — водоснабжение, канализация, дренажные работы, энергоснабжение, транспорт, а также



ТРИ ОСНОВНЫЕ СТРУКТУРНЫЕ СХЕМЫ САУТ-ХЕМПШИРА

¹ *South Hampshire Study* (доклад, представленный профессором Колином Бьюкененом и его сотрудниками); London, Ministry of Housing and Local Government, H.M.S.O., 1966, 3 vol., 157 + 318 + 173 p.

проблемы социально-бытовые — торговля, обеспечение отдыха — были детально проработаны в проекте.

Один из наиболее новых элементов в докладе — анализ нескольких теоретических схем градостроительного развития с целью выбора наилучшей схемы. Авторы проекта при этом считают, что такие схемы могут быть сведены к следующим трем: радиально-концентрическая, образованная из шестигранных ячеек, линейная, прямоугольная (решетчатая).

Критериями при этом являются следующие положения:

свобода выбора коммуникаций и объединения жителей;

возможность функционирования вновь строящегося города в период его развития;

возможность внесения изменений в последующее развитие;

вариабельность, большие возможности в выборе типов структуры в отношении жилых зон и транспорта;

возможность роста города, осуществленного по данной схеме, без деформации этой схемы.

Радиально-концентрическая сетка представляется жесткой и не допускает дальнейшего развития в значительных масштабах, ей не достает гибкости. Она в основе своей статична.

Прямоугольная сетка (решетка) не имеет организующего стержня, то есть данная схема лишена стабильности и не дает возможности создать такой центр города, который мог бы осуществлять свою функцию притяжения. При этом прямоугольная сетка не позволяет создать хорошие условия для общественного и легкового транспорта.

Линейная схема представляется наилучшей. Она обладает большей гибкостью, исключительно благоприятствует решению проблем транспорта и кажется удобной в применении. Именно эту линейную схему авторы доклада и считают приемлемой, причем такое решение было ими принято в результате рассмотрения ряда моделирующих вариантов с целью исследования результативности различных гипотез (в отношении схем). Тем не менее следует отметить, что анализ положительных и отрицательных сторон трех вышеописанных градостроительных схем был проведен на недостаточно высоком научном уровне. Дело в том, что применявшиеся тесты включали лишь качественные показатели.

Последние части доклада посвящены детальной разработке возможностей применения теоретической схемы в условиях заданной планировки района. В этих частях доклада было проанализировано несколько различных гипотез относительно последовательности и эффективности такой схемы, особенно когда это касается городских коммуникаций, торговых центров, проблем трудовой занятости, транспорта.

Финансовый аспект был намечен лишь в общих чертах. Авторы отказываются от приложения жесткой сетки (решетки) к району Саут-Хэмпшира. Но в других случаях они показывают, как именно эта теоретическая схема может быть применена в условиях реального местоположения.

Той же проектно-планировочной группой был разработан проект значительного расширения небольшого городка Эшфорда¹. Используя аналогичный описанному метод, этот проект обращает особое внимание на последствия роста существующего города и его окрестностей, на изучение стоимости и порядка финансирования запланированных градостроительных операций.

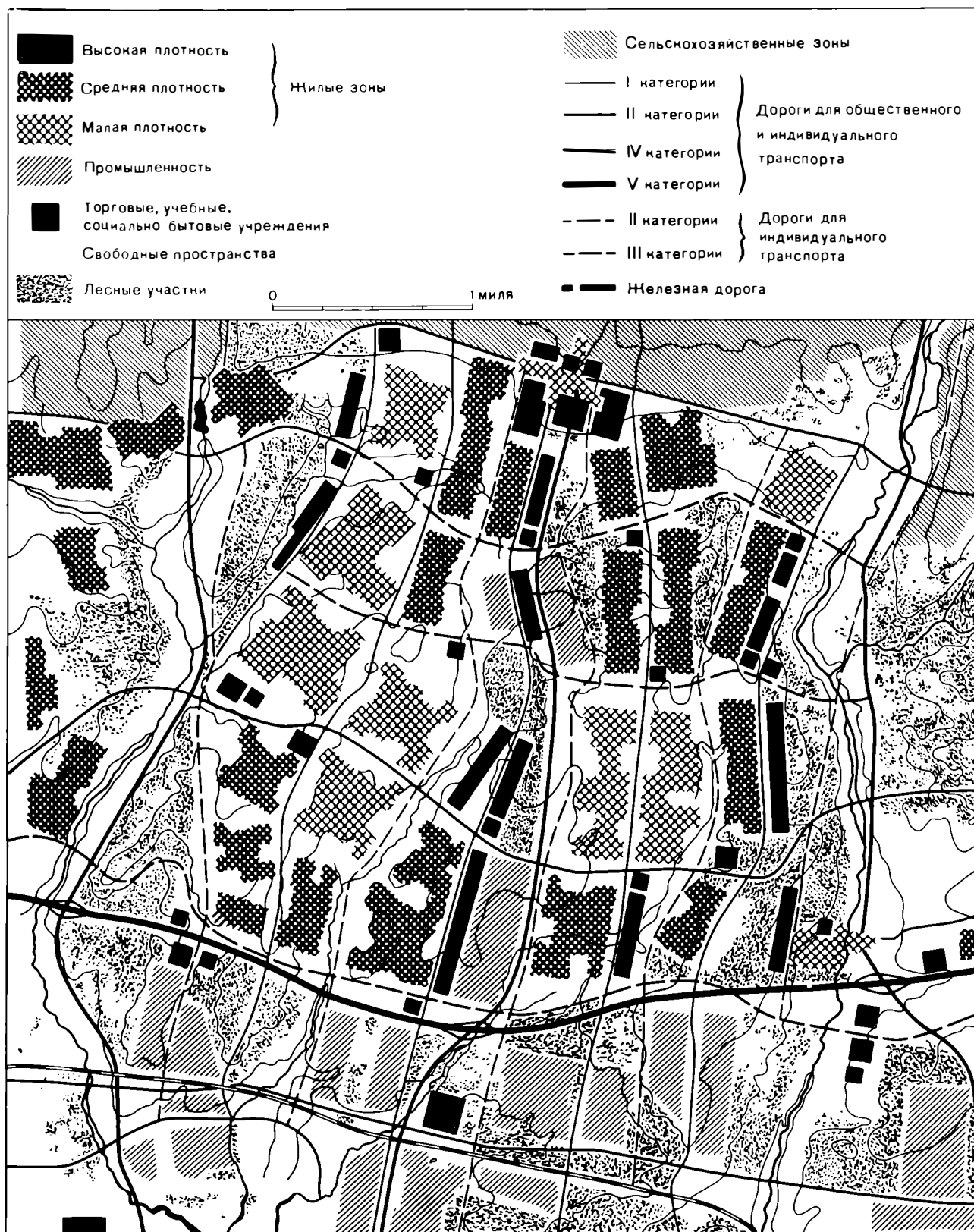
Другие проектные работы велись для Суиндона, Питерборо и Нортгемптона.

ПЛАНЫ НОВЫХ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Логическим следствием исследовательских и предварительных проектных работ явилось создание плана градостроительства в объеме генерального плана. Разработка планировки Ипсуича была поручена проектной организации «Шэнкленд, Кокс энд ассошиэйтс» (Shankland, Cox and associates), одному из наиболее значительных частных градостроительных проектных бюро Великобритании. Проект, начатый в 1965 году и опубликованный в следующем году, предусматривает иммиграцию в объеме 70 000 человек до 1981 года, что составит вместе с естественным приростом существующего населения, а также приезжающим контингентом общий прирост населения города с 121 000 до 219 000 человек в 1981 году и 274 000 — в 2001 году².

¹ Colin Buchanan and Partners, *Ashford Study Consultants' Proposals for Designation. A Report to the Minister of Housing and Local Government, London, H.M.S.O., 1967, 88 p. and Maps.*

² *Expansion of Ipswich Designation Proposed. Consultants' Study of the Town in to Sub-region. A Report to the Minister of Housing and Local Government by Shankland, Cox and associates, London, H.M.S.O. 1966, 89 p.*



К ПРОЕКТУ САУТ-ХЕМПШИРА. ПРИМЕР ПРИЛОЖЕНИЯ ЛИНЕЙНОЙ СХЕМЫ

В ходе этих проектных работ градостроители стремились прежде всего найти оптимальную схему будущего развития. Экономико-географический анализ города, его населения, видов деятельности последнего, характер окружающих территорий послужили основой для необходимых выводов. Авторы отказались от радиально-концентрической схемы, неудобства которой уже известны, и подчеркивают преимущества линейного развития, создающего экономически выгодные условия для организации транспорта, что обеспечивает легкий доступ из сельских местностей в город и обратно, а также возможность дальнейшего развития города. Но при этом авторы несколько модифицируют теоретическую схему, концентрируя развитие удлиненного городского ядра вдоль оси коммуникаций. Раздел проекта, в котором излагается это положение, без сомнения, наиболее интересен, несмотря на то что вышеописанные схемы, как уже отмечалось, были проработаны только в качественном отношении, вследствие чего не представляется возможным по этому вопросу делать бесспорные выводы.

Главные направления развития — к северо-западу и юго-западу — были выбраны с учетом возможностей инженерного оборудования города, проблем транспорта, экономических соображений и стремления сохранить природный ландшафт. Только качество земельных угодий может вызвать возражения против такого выбора, однако, по мнению авторов, в данном случае этот аргумент мало значителен.

Предлагая линейное развитие будущего города вдоль оси, направленной на северо-запад, авторы одновременно принимают в расчет и создание двух зон развития, каждая из которых будет способна вместить примерно по 50 000 жителей; зоны эти как непосредственное продолжение города располагаются на юго-западе и западе от последнего.

Такой выбор подкрепляется экономическими выкладками, в частности в отношении времени, затрачиваемого на передвижения. Каждая из указанных двух зон должна обслуживаться своим второстепенным центром, причем центр города Ипсуича остается единственно главным. Размеры последнего и количество мест приложения труда в нем не должны увеличиваться. Предусматривается лишь их специализация по мере развития города.

Доклад также содержит разработки в отношении планирования следующих областей:

структура населения, занятость, транспорт, различные сети городского обслуживания и т. д. Обращается особое внимание на исследование возможного влияния этого ускоренного развития на прилегающие к городу районы. Авторы предлагают программу создания зеленых зон отдыха, но в особенности подробно изучают, в каких условиях может быть предотвращено бессистемное развитие прилегающих поселений сельского типа и обеспечено создание новых запланированных поселений.

Согласованный с городом-графством Ипсуич проект планировки сталкивается с возражениями сельского графства Ист-Суффолк, на территорию которого распространяется предусмотренное развитие урбанизации северо-восточного направления (оси). Следует при этом отметить, что последняя планировка имеет принципиальные расхождения с предварительными решениями, разработанными проектными бюро Винсента и Горбинга (Vincent and Goring). Это заставляет сомневаться в целесообразности разработки двух проектов одного за другим.

ДРУГИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Есть также отдельные проекты, которые разрабатывались вне общих планировочных решений Юго-Востока Англии. Например, градостроительное решение по освоению территорий графства Букингемпшир, или разработка проекта нового города на 250 000 жителей, предусмотренного в этом графстве близ Блетчли и Ньюпорта, на полпути между Лондоном и Бирмингемом.

Совет предлагает создать на этой территории современный город с населением 250 000 человек, причем этого предела предполагается достигнуть приблизительно за тридцать лет.

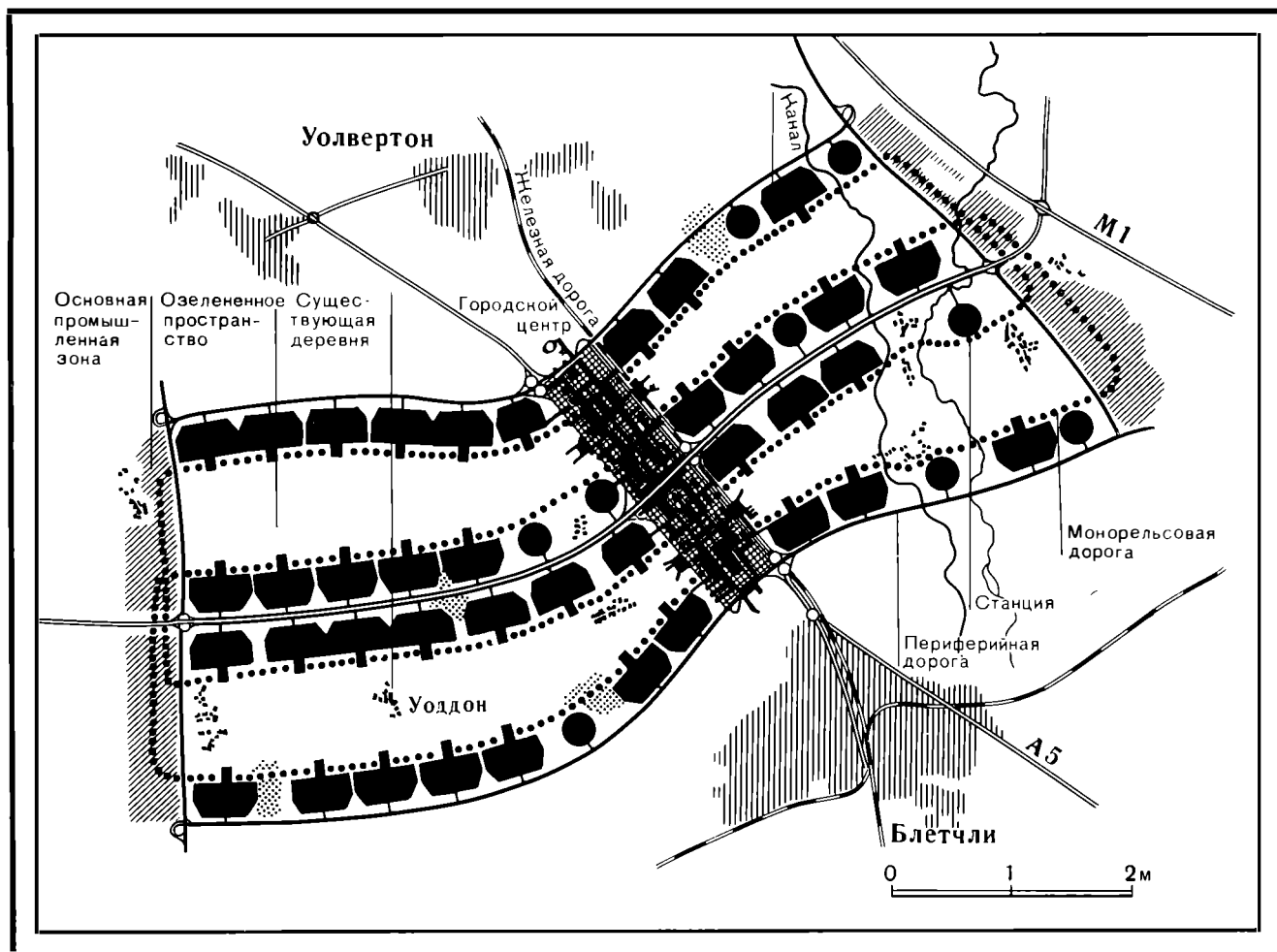
Пространственная организация и зонирование территорий предусматриваются в следующем виде: главный деловой центр, планируемый по линейному принципу; четыре серии небольших ядер, образующих компактные жилые застройки, располагаются по линейному же принципу вдоль оси, перпендикулярной к оси главного центра; в конце образованных таким образом полос размещаются четыре главные промышленные зоны; предусмотрены также обширные, благоустроенные озелененные пространства и сельскохозяйственные угодья. Все это в целом будет связано системой общественного транспорта и сетью автодорог. Предусматривается при

этом разделение пешеходного и автомобильного движений.

Городской центр будет построен в разных уровнях, вдоль главной линии железной дороги, под национальной дорогой А 5 и перпендикулярной к последней главной дорогой, которая соединяет национальную дорогу А 5 с автомагистралью М 1 (Лондон — Бирмингам). Центр размещается на верхнем уровне системы эстакад и предназначен исключительно для пешеходов; для автостоянок общественного и индивидуального транспорта предусматриваются нижние уровни.

Одним из оригинальных элементов данного проекта является то, что для содействия развитию жилых районов, начиная непосредственно от городского центра, предусматривается система бесплатного общественного транспорта, проходящего выше уровня земли, соединяющая жилые районы между собой, с

центром и с промышленными зонами. Образованная таким образом транспортная сеть включит четыре железнодорожных участка, которые будут соответствовать четырем вышеописанным линейным элементам жилой застройки. Эти железнодорожные участки намечено разместить между жилыми массивами и зелеными полосами, причем так, чтобы расстояния от станций до жилья нигде не превышали семи минут ходьбы. Интервалы между станциями определяются в полтора километра. Основным соображением, предопределившим применение надземной монорельсовой железной дороги в качестве общественного городского транспорта, послужило стремление обеспечить свободный доступ в озелененные пространства из любой точки жилой зоны и при этом избежать пересечений общественной городской железной дороги и сети автодорог. Развитие жилых



ПОРТ БАКС (БЛЕТЧЛИ). ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

секторов будет осуществляться по линейному принципу и параллельно с развитием системы общественного транспорта. Сектора будут небольшими, компактными, дифференцированными, отделенными друг от друга экранами древонасаждений. Проект каждого из жилых секторов может быть поручен разным архитекторам с целью обеспечить индивидуальность архитектурного облика и избежать монотонности в застройке города. Плотность застройки жилых секторов может варьироваться, но среднее количество населения в каждом из них составит примерно 5000 жителей, достигая таким образом плотности 125 человек на гектар.

После дополнительных проектных работ предложения были утверждены правительством. По постановлению правительства в 1967 году была учреждена Корпорация развития нового города, получившего название Милтон-Кейнс. При этом правительство предложило разработать проект планировки этого

города, а также намечаемого развития города, расположенного севернее Нортгемптона. Проведенное градостроительное исследование показало возможность значительного развития этого города. Проект был одобрен правительством, однако до настоящего времени оно еще не санкционировало создание соответствующей корпорации развития. Создание корпораций развития ожидается также для городов Ипсуич, Питерборо, Эшфорд и для Саутгемпшира.

Что же касается развития Суиндона, то разработанный для него проект Бюро Льюелина Дэвиса (Llewellyn Davies) уже утвержден правительством, но, поскольку его осуществление находится в сфере действия Совета Большого Лондона, в данном случае создание отдельной корпорации развития не предусматривается.

Наконец, другие градостроительные проектные работы ведутся для зон, развитие которых предполагает решение отдельных задач: Борнмут, Пул, Петчуорт и окрестности и т. д.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Британская градостроительная политика, принятая для Лондонского района, была определена сразу же после окончания войны (план Аберкромби, Комиссия Рейта, законы о новых городах). Несмотря на некоторые ошибки в прогнозах (недооценка демографического роста и роли мест приложения труда в сфере обслуживания и учреждениях), эта политика в целом имеет свои реальные достижения: в настоящее время почти полностью завершено строительство первых новых городов.

Однако именно эти новые города выявили недостаточность своих масштабов, так как вместили всего лишь шестую часть регионального прироста населения. Они также ока-

зались не в состоянии привлечь достаточное разнообразие видов деятельности и трудовой занятости и обеспечить необходимое обслуживание, чтобы стать настоящими, полноценными современными городами. Вследствие этого уже в начале 60-х годов оказалось необходимым пересмотреть намеченную политику с целью лучшего ее приспособления к новым условиям с учетом знаний, приобретенных в процессе создания новых городов. Два других, следующих один за другим проекта районной планировки — планировка Юго-Востока и стратегия Юго-Востока — заставили принять сначала принцип целенаправленных градостроительных мероприятий большого масштаба, а вслед за тем

и порвать с традицией радиально-концентрической системы развития Лондона. Понадобилась занявшая более пяти лет работа над проектом новой планировки, чтобы вышеуказанные градостроительные операции, намеченные для района, охватывающего территорию в пределах 100 километров от Лондона, могли быть начаты. Однако следует подчеркнуть, что вопрос и теперь не стоит о полном

отказе от предыдущей градостроительной политики: из нее было взято все то, что оказалось наиболее удачным, в частности административная система корпораций развития и система финансирования новых городов. Эти две системы, установленные законом 1946 года о новых городах, остались и поныне главной основой реализации принятой градостроительной политики.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И НОВЫЕ ГОРОДА В РАЙОНЕ СКАНДИНАВСКИХ СТОЛИЦ¹

ВВЕДЕНИЕ

Столицы Скандинавских стран приобрели широкую известность своими достижениями в современном градостроительстве. Это объясняется углубленной подготовкой и созданием в течение нескольких десятилетий замечательных проектов районной планировки (в Дании и Швеции в особенности), и прежде всего прекрасным выполнением в натуре новых градостроительных формаций, именуемых новыми городами. Речь идет в первую очередь о так называемых новых кварталах, образующих групповую градостроительную систему Стокгольма, и о городе-саде Тапиола вблизи Хельсинки. Несмотря на принципиальные различия, все же есть много общего в градостроительных концепциях новых стокгольмских кварталов и города-сада Тапиолы. Несомненно, скандинавский опыт представляет для французских урбанистов значительный интерес. Общий сравнительный анализ результатов этого опыта должен быть осуществлен после изучения каждого объекта в рамках районной планировки, в которой дано обоснование строительства. И только затем можно будет выявить и сопоставить их принципиальные характеристики.

I. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В КОПЕНГАГЕНЕ, СТОКГОЛЬМЕ И ХЕЛЬСИНКИ²

Прежде чем приступить к обобщению основных черт градостроительной политики в столицах Скандинавских стран, необходимо проследить эволюцию развития этой политики, отраженной в главнейших градостроительных проектах, которые разрабатывались

в последовательном порядке, а также рассмотреть главнейшие конкретные мероприятия (земельная политика, реконструкция центра и т. д.).

ЭВОЛЮЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНОВ КОПЕНГАГЕНА

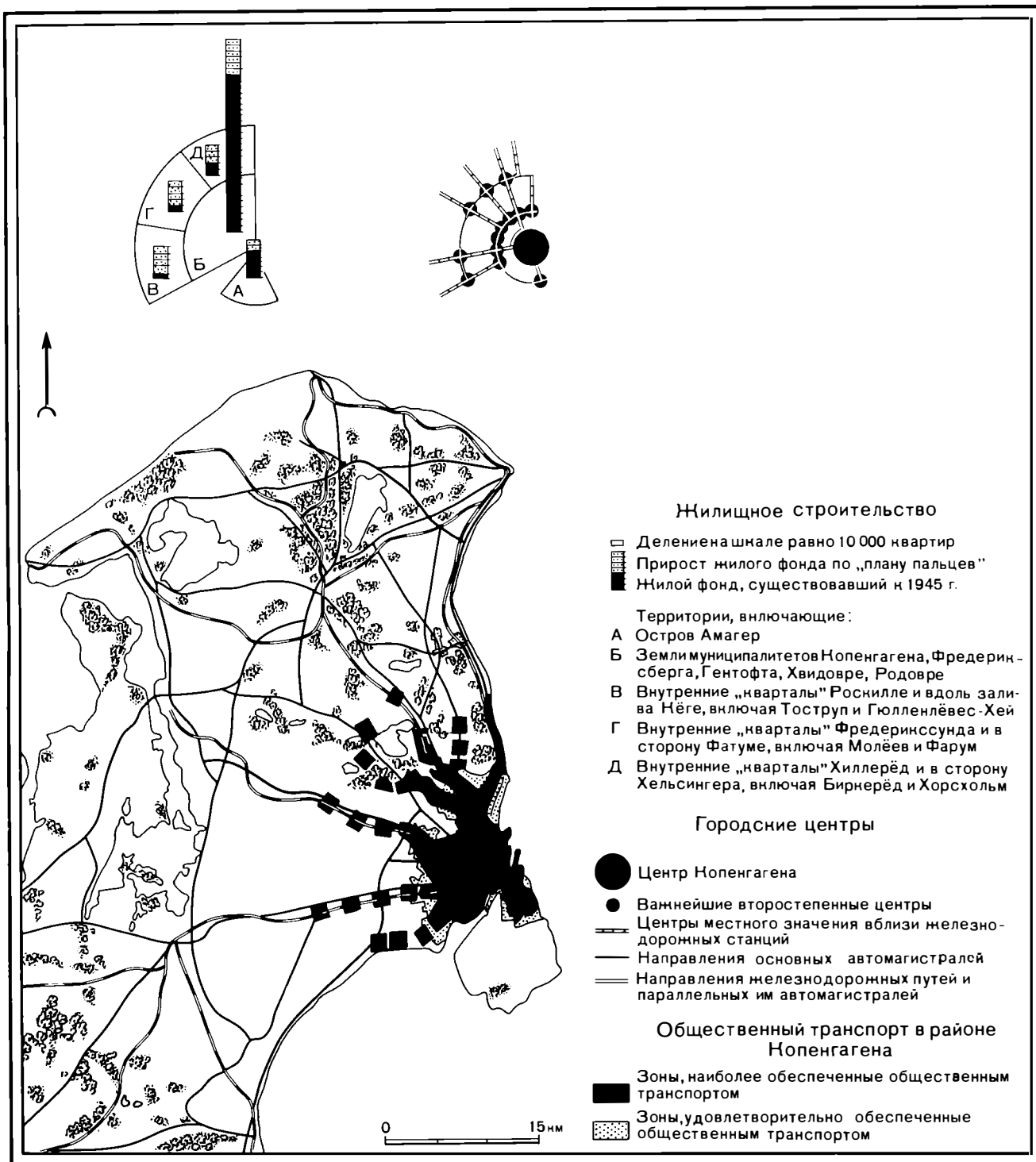
Древняя столица Копенгаген до 1936 года не имела перспективного генерального плана. Впрочем, и разработанный в 1936 году генеральный план не вносил существенных изменений в исторически сложившуюся ткань города. Однако в предвоенные годы и в особенности после окончания войны был введен в действие ряд законоположений с целью облегчить органам власти осуществление необходимых мероприятий по градостроительству.

План зонирования территорий определяет общие направления урбанизации страны. Генеральные планы намечают основные градостроительные решения для окружающих столицу территорий или агломерации в целом. Наконец, в соответствии с утвержденным генеральным планом разрабатываются проекты детальной планировки. Эти проекты могли бы стать при наличии узаконенного положения основными документами, обязательными для выполнения как владельцами земельных участков, так и застройщиками. Подобное законоположение должно было бы предусматривать создание руководящего регионального органа, облеченного властью решать спорные вопросы, вплоть до применения принудительных мер, и тем самым способного довести до конца планировку района Копенгагена.

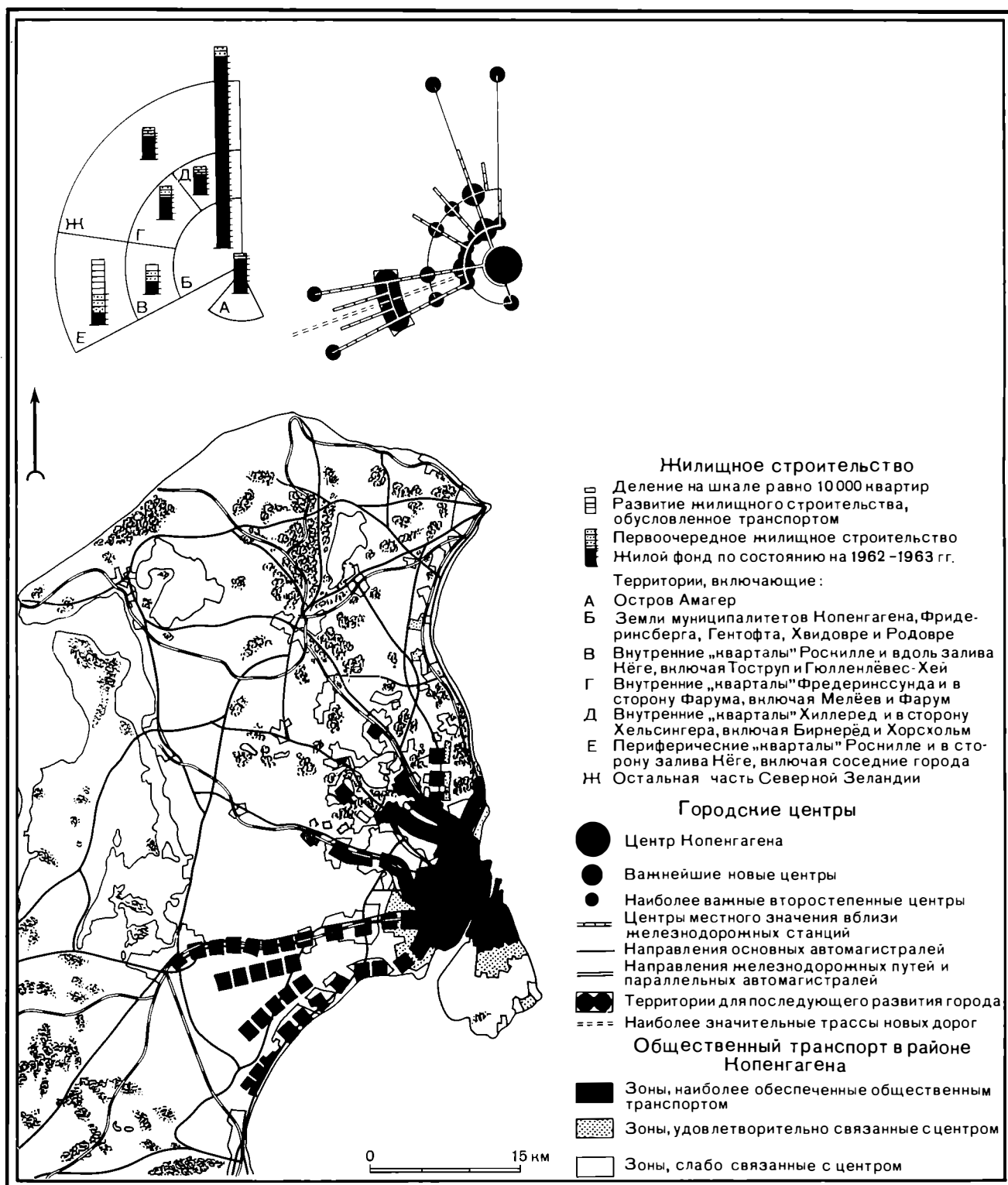
Законченный в 1947 году так называемый «план пальцев» — это первый градостроительный проект всего района Копенгагена. Цель проекта — затормозить стихийное разрастание города, направив его дальнейшее развитие планомерно по избранным осям, вдоль пригородных железнодорожных линий. Новая застройка запроектирована в виде от-

¹ В этой главе не затрагиваются вопросы градостроительства Осло. Но те же вопросы, связанные с Хельсинки, который рассматривается как одна из скандинавских столиц, включаются в данное исследование.

² P. Merlin (avec la collaboration de P. Guertin), *Urbanisme à Copenhague, Stockholm, Helsinki, Cahiers de l'I.A.U.R.P.*, vol. 9, octobre 1967, 60 p.



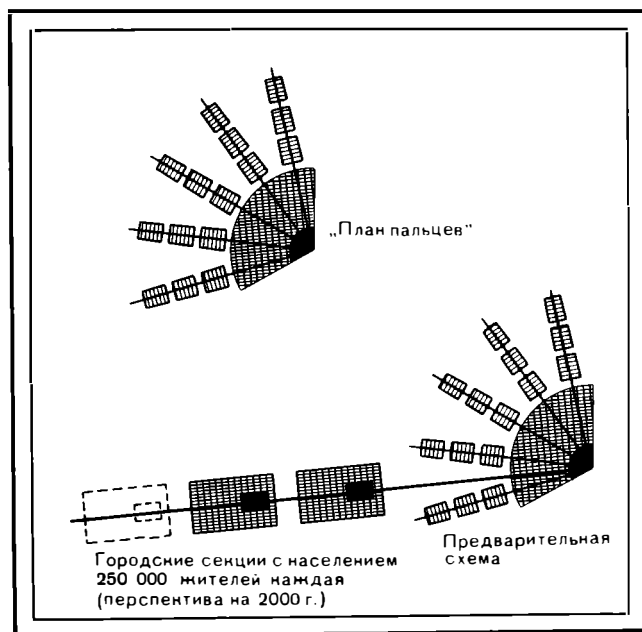
КОПЕНГАГЕН. «ПЛАН ПАЛЬЦЕВ». (1947 г.)



КОПЕНГАГЕН. ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СХЕМА, ПРИНЯТАЯ КОНСУЛЬТАТИВНЫМ КОМИТЕТОМ

дельных городских формаций, разделенных между собой зелеными пространствами.

Время проезда до центра столицы из любого пункта осевых зон не должно превышать 45 минут.



КОПЕНГАГЕН. «ПЛАН ПАЛЬЦЕВ» (1947 г.). ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СХЕМА (1961)

Оптимальное равновесие в сфере трудовой занятости населения должно быть достигнуто с сохранением возможности свободного выбора места жительства и места работы.

Следует отметить, что на пути к осуществлению «плана пальцев» встретились большие трудности, вызванные отсутствием единого регионального, координирующего центра, а также задержкой со строительством предусмотренных железнодорожных линий.

Предварительная схема 1961 г., разработанная, как и «план пальцев» 1947 года, специализированной проектной организацией, отличается более смелыми гипотезами на далекую перспективу (2000 год). Предполагается, что к намеченному сроку население в районе увеличится на 67%. В результате ожидаемого значительного развития учреждений различного профиля намного увеличится количество мест приложения труда. Исходя из необходимости максимального сокращения маятниковых миграций, уменьшения заторов транспорта в центре, улучшения условий сообщения между жилыми зонами и зонами отдыха, авторы предварительной схемы 1961 года предлагают развивать градостроительство

во еще в одном направлении — на запад, вдоль железнодорожной линии, связывающей столицу Дании с главными городами страны и Европейским континентом.

По этому избранному направлению будут размещены «города-секции» с населением порядка 250 000 человек в каждом. Таким образом, создается возможность в течение десяти лет расселить растущее население всего урбанизированного района. Величина и выгодное местоположение городов-секций должны содействовать привлечению учреждений и их многообразию, а также привести к высокому уровню социально-бытового обслуживания. Указанные условия необходимы для обеспечения социального равновесия.

Города-секции, первый из которых будет расположен в непосредственной близости к существующей агломерации, не должны быть изолированными, автономными. Для населения предусматривается свобода выбора и мест приложения труда и зон отдыха. Предварительная схема генерального плана была рассмотрена комитетом экспертов, причем специалисты по транспорту подвергли план серьезной критике. В результате эксперты пришли к соглашению только по вопросу первой очереди работ, предусмотренных на текущее десятилетие. Несмотря на то что в общем вопрос не решен, проект первого города-секции уже разрабатывается. Вопреки предварительной схеме муниципалитет Копенгагена выдвигает идею застроить остров Амагер вблизи международного аэродрома, что полностью противоречит проекту районной планировки.

ЭВОЛЮЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНОВ СТОКГОЛЬМА

Не столь древний, как Копенгаген, город Стокгольм располагал генеральными планами начиная с XVII века. И сегодня Стокгольм производит впечатление замечательно спланированного города. Этому во многом содействовали городские эдилы. На протяжении шестидесяти лет стокгольмский муниципалитет проводил предусмотрительную политику: заблаговременно приобретал территории и тем самым исключал возможность спекуляции земельными участками в дальнейшем. Таким образом, строительство вокруг Стокгольма осуществляется на территориях, принадлежащих городу. Проектные работы ведутся под эгидой муниципалитета. Затем проекты передаются для осуществления муниципальным строительным организациям либо частным подрядчикам.

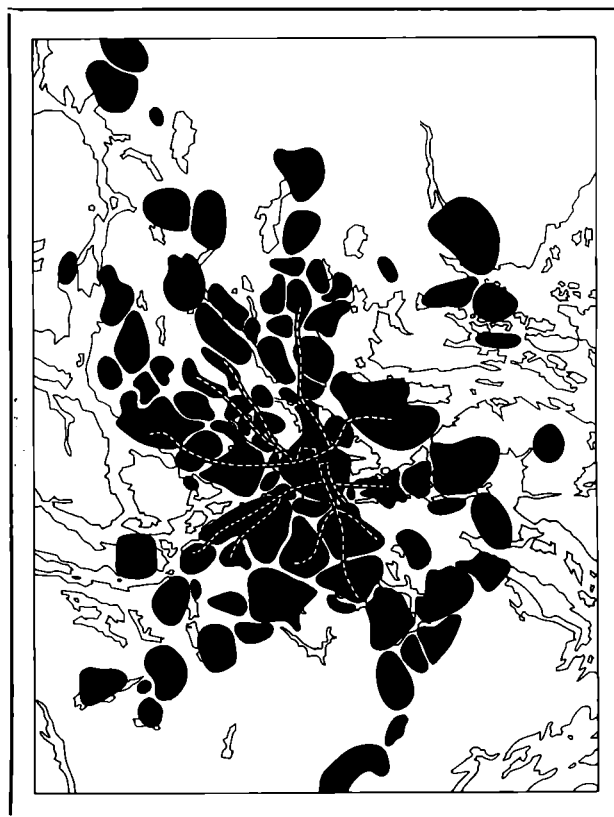
Генеральный план 1952 года, в котором уже предусматривалось создание Большого Стокгольма, становится реальным документом, а не одной лишь декларацией градостроительной идеи. По плану предполагалось создать линейные города-сателлиты, располагаемые вдоль линий строящегося метрополитена. Причем эти города с населением от 10 000 до 20 000 жителей складывались из жилых единств, сгруппированных вокруг станций метрополитена в радиусе 500 метров и состоящих преимущественно из многоквартирных домов. Далее, на расстоянии от 500 до 1000 метров, размещался пояс индивидуальных домов. Возле станций метрополитена в каждом жилом единстве был запланирован небольшой торговый центр. Предусматривался также более значительный торговый центр, общий для всего города-сателлита.

План строительства линий метрополитена предопределил очередность возведения этих новых градостроительных образований. Так, было осуществлено создание различных жилых единств, сгруппированных в настоящие новые города. Наиболее совершенные из них организовались вокруг центров Велингбю и Фарста. Ядром такого же образцового города становится Скерхольмен.

Рост населения района Стокгольма привел к необходимости разработать проект районной планировки. Работа выполнялась под эгидой Комиссии по планировке Большого Стокгольма. Первый вариант проекта был опубликован в 1958 году, а в переработанном виде он был закончен в 1966 году и издан в 1967 году. В этом варианте отбрасываются как несостоятельные гипотезы плана 1952 года и даже гипотезы первого варианта проекта районной планировки 1958 года. В проекте 1966 года предусматривается интенсивный рост населения (2 100 000 жителей к 2000 году). Учитывается также, что к этому времени значительно возрастут потребности населения в результате общего повышения уровня жизни, в частности имеется в виду транспорт, отдых и жилищные условия (на 2000 год предусматривается 2,2 помещения на каждого человека).

В проекте районной планировки сохраняется идея городов-сателлитов с некоторой модификацией их масштабов. Эти города будут группироваться вдоль скоростных пригородных железнодорожных линий и состоять из градостроительных единств с населением по 40 000 жителей в каждом, вне границ существующей агломерации. Новым в этом проекте районной планировки является возможность выбора планировочных решений.

Градостроительное развитие пойдет по избранным направлениям: на северо-запад вдоль оси, соединяющей столицу с севером страны; на юго-запад вдоль оси, связывающей Стокгольм с главными городами Швеции



ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКЕ СТОКГОЛЬМА

и с Европейским континентом; это позволит сохранить зоны озер побережья для отдыха населения. В условиях Стокгольма признано целесообразным сосредоточить в самом городе все те виды деятельности, которые требуют постоянных контактов с различными учреждениями и носят централизующий характер. Полная реконструкция делового центра Стокгольма, разумеется, ведет за собой концентрацию коммерческой и финансовой деятельности и вписывается в рамки принятой политики. Выгоды такого сосредоточения сразу оценить трудно. Во всяком случае, неудобства, возникающие в условиях централизации: удлинение поездок к месту работы, перегрузка транспорта и т. п., полностью компенсируются удобствами обмена информацией и возможностью прямых деловых связей. В этом заключается своеобразие планировки района Стокгольма.

ЭВОЛЮЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ГОРОДА ХЕЛЬСИНКИ

Первый генеральный план Хельсинки относится к 1911 году. Как видно, финны в области градостроения добились меньшего, чем их шведские соседи. Из-за отсутствия практики предварительного приобретения территорий, столь предусмотрительно осуществленной Стокгольмским муниципалитетом, в Финляндии постоянно возникают осложнения юридического порядка.

Генеральный план 1960 года города Хельсинки во многом напоминает генеральный план Стокгольма 1952 года с жилыми единствами довольно плотной застройки вдоль транспортных осей, с одним главным центром для каждой группы таких единств. Генеральный план 1960 года частично реализован. Однако только созданный за пределами генерального плана город-сад Тапиола отличается совершенно своеобразным решением. Следует отметить, что вновь разрабатываемый проект районной планировки охватывает значительно больше территорий, чем план 1960 г.

В настоящее время имеются в виду два проекта. Официальный проект подготавливается Ассоциацией планировки города Хельсинки и его района. В нем предлагается создание городов-сателлитов типа Тапиолы, а также рассредоточение деловых центров Хельсинки и устройство центров второстепенных. Проект Фонда жилищного строительства имеет более широкие устремления: решается задача установления демографического равновесия на всей территории страны и планировка провинции Хельсинки рассматривается как один из элементов, необходимых для достижения общей цели. В новые города, автономные, с самостоятельной экономикой, вольется избыток населения столицы. Вместо того чтобы расположить эти города вокруг Хельсинки, как это предусматривается официальным планом, организация по вопросам жилищ предлагает расположить их линейно, вдоль побережья. Проекты двух таких городов уже разрабатываются.

II. ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СТОЛИЦАХ СКАНДИНАВСКИХ СТРАН¹

Исследование градостроительной политики Копенгагена, Стокгольма и Хельсинки позволяет выявить некоторые общие черты. Инте-

¹ P. Merlin, *op. cit.*

ресно сделать попытку синтеза этих элементов и постараться определить, соответствуют ли они единству взглядов скандинавов в вопросах градостроительства, и насколько возможно распространить опыт Скандинавских стран за их пределы.

То или иное решение вопроса о роли столичного района в масштабе страны определяет градостроительный выбор с учетом общих перспектив роста населения и количества мест приложения труда. Отношение к вопросу децентрализации — сердцевина этой проблемы.

Размещение мест приложения труда в столичном районе определяется значением главного центра, а также значением второстепенных центров как существующих, так и проектируемых.

В этих рамках принятые градостроительные установки претворяются в архитектурно-планировочное решение по избранным предпочтительным осям развития. Учитывается также роль транспортной сети и ее влияние на жилищное строительство (характер застройки, ее плотность и т. д.).

ЗНАЧЕНИЕ СТОЛИЧНОГО РАЙОНА В ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ СТРАНЫ

Генеральный план — это схема организации пространства города на определенное количество жителей с определенным уровнем жизни. Установление перспективных сроков выполнения генерального плана города само по себе имеет второстепенное значение. Тем не менее это проявляется в двух аспектах: с одной стороны, косвенным образом при создании гипотезы предполагаемого уровня жизни, который устанавливается в зависимости от сроков прогнозируемого экономического роста; с другой стороны, в процессе дальнейшей разработки проекта, когда уже появляется необходимость окончательного определения сроков реализации принятого планировочного решения. Кроме намеченных перспективных сроков, при разработке градостроительного плана следует учитывать будущий предполагаемый рост населения в объеме всей страны, а также иметь в виду размещение будущего населения между столичным и другими регионами. Возникает необходимость проверить на опыте изучаемых столиц, насколько правильно сделан выбор принятых к осуществлению планировочных решений, проверить реализованные решения и, наконец, определить, насколько соответ-

ствуют им изменения, происшедшие в процессе эволюции. Такой анализ требует освещения вопроса по двум направлениям. В теоретическом плане надлежит попытаться сравнить преимущества и отрицательные стороны концентрации, что никогда ранее не делалось. В плане практическом надлежит исследовать реалистичность принятых решений, сопоставляя официальную градостроительную политику с фактическим положением вещей.

Изучение градостроительных планов скандинавских метрополий позволяет подметить два важных обстоятельства. Первое — градостроители никогда безоговорочно не принимали идеи децентрализации, а в некоторых случаях они прямо указывали на вредность подобного направления. Второе — точка зрения градостроителей за прошедшее двадцатилетие во многом изменилась в пользу принципа деловой концентрации в крупных городах. Но только опыт Стокгольма во всей полноте показал значение проблемы, и именно здесь теоретическая мысль находит осуществление благодаря сотрудничеству градостроителей с научно-исследовательскими группами университета.

Недостатки и неудобства городской концентрации достаточно известны. О них говорится во всех градостроительных проектно-исследовательских работах Скандинавских стран. Упомянем о них кратко: транспортные затруднения, удлиненность и продолжительность маятниковых миграций, загрязнение атмосферы, интенсификация нервной напряженности горожан и т. д. Реже упоминаются преимущества концентраций.

Возможность увеличения международной торговли, как это ясно видно из предварительной схемы планировки Копенгагена, приведет к росту занятости людей в оптовой торговле, и именно Копенгаген может стать значительным центром коммерческой деятельности в международном масштабе.

В масштабе Копенгагенского района предварительная схема предусматривает центральное размещение основных видов социально-экономической деятельности, что должно содействовать оптимальным условиям удовлетворения спроса и предложения труда, наиболее широким возможностям снабжения и культурно-бытового обслуживания населения, обеспечению удобства контактов и обмена информацией.

Последнее представляется наиболее важным группе профессора Ахльберга, ответственного за региональный план Копенгагена, а также группе экономистов во главе с про-

фессором Кристенссоном¹, разработавшей экономические обоснования для нового эскизного проекта районной планировки 1966 года².

Разумеется, официальная градостроительная политика в объеме всей страны — это политика децентрализации. Для содействия децентрализации в северном направлении парламент ассигновал 800 миллионов крон на пять лет. Вероятно, названная цифра будет увеличена. Финансовая помощь предусматривается в форме беспроцентного займа. Официальные организации не делают тайны из того, что они видят в этом политическую необходимость, поскольку парламентарии из провинций составляют большинство в парламенте. Никто не строит никаких иллюзий насчет эффективности принимаемых мероприятий по децентрализации на длительный период.

Во многом градостроительная проблема ставится по-иному для Швеции и Дании, чем для Франции или Великобритании; для Стокгольма и Копенгагена иначе, чем для Парижа и Лондона.

Принимая во внимание сравнительно небольшие в общеевропейском масштабе размеры своих столиц, скандинавы считают целесообразным для усиления своих позиций увеличить их размеры. Так, Копенгаген — крупный морской порт — всемерно заинтересован в том, чтобы не уступать по своему значению Гамбургу.

Рассуждая теоретически, экономисты группы профессора Кристенссона приходят к выводу, что вызываемые концентрацией дополнительные расходы на транспорт незначительны в сравнении с получаемыми преимуществами.

Только в условиях большого города можно максимально расширить обмены информацией между экономистами, административными службами, исследовательскими и проектными учреждениями, информационными агентствами и т. д. В иных условиях отсутствие прямых контактов приведет в дальнейшем только к еще большему разобщению. Группа экономистов пытается объединить факты, выявляющие преимущества концентрации, для сравнения их с возникающими при этом осложнениями и неудобствами. Было проведено исследование по вопросу количества и значения контактов между лицами, работающими на нескольких предприятиях. Таким же образом исследовалась практика

¹ Folke Kristensson.

² Skiss 1966 till regionplan för Stockholmstrakten.

децентрализованных предприятий для подведения итога возникших дополнительных расходов (транспорт, почта, телефон, телекс — службы телепечати и т. д.), их экономичность (стоимость помещений и т. д.) и количество контактов до и после децентрализации. Специальное исследование рассматривает вопросы, связанные с концентрацией экономической деятельности. И наконец, группа профессора Кристенссона объединила и привела в систему документацию, характеризующую уровень служб, которым шведы намереваются руководствоваться и который определяет нецелесообразность размещения предприятий в населенных пунктах, слишком малых по своим объемам или слишком изолированных.

Позиция, занятая скандинавскими градостроителями, в особенности шведскими, в вопросе децентрализации относительно нова. Так называемый «план пальцев» (1947 год) предопределил добровольное ограничение миграций из провинции в столицу, тогда как предварительная схема (1961 год) допускает сохранение ранее существовавшего положения. Генеральный план Стокгольма (1952 год) предполагает замедление миграций, так же как и проект районной планировки 1958 года. Однако разработанный той же проектной группой новый проект районной планировки предлагает сохранить и продолжить существующие темпы развития Стокгольмского района.

Несмотря на то что преимуществам децентрализации придается серьезное значение, в разработанном для Хельсинки генеральном плане предвидится также сохранение прежних тенденций концентрации.

Следует думать, что изменение позиции в этом вопросе появилось в результате исследований, о которых речь шла выше, а также фактического провала официальной политики децентрализации. Несмотря на меры, принятые правительствами для приостановления дальнейшего роста столичных городов, столицы продолжали расти в небывалых до сего времени темпах (ежегодно по 18 000 человек в Стокгольме, около 20 000 в Копенгагене и 15 000 в Хельсинки). Как известно, та же ситуация создавалась в Париже и в Лондоне. Кроме того, специалисты по вопросам региональной экономики пришли к выводу, что наиболее динамичные предприятия, особенно те, которые работали на самых ответственных участках и занимали наибольшее количество высококвалифицированного персонала, находились в регионе столицы. Тормозить их развитие или заставлять покинуть

живительную для них среду столицы рассматривалось тогда как экономический нонсенс.

ОБЩИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ НА БУДУЩЕЕ

Общие перспективы на будущее (численность населения, места приложения труда, территории и т. д.) вытекают из предполагаемого на основе построенных гипотез значения столичного района в масштабе страны.

В связи с принципиальными изменениями в вопросе о развитии столицы, о чем сказано выше, в скандинавских градостроительных планах соответственно менялись и общие перспективы на будущее.

В первые послевоенные годы градостроительные проекты изменялись из-за необходимости децентрализации городов, вследствие чего прирост городского населения предполагался крайне ограниченным. Так, «план пальцев» Копенгагена устанавливал на перспективу цифру в 1 500 000 жителей как абсолютный предел. Однако в настоящее время эта цифра уже превышена. Отсутствие установленных расчетных сроков на перспективу не дает возможности производить сравнения темпа роста населения столицы с прогнозируемым ростом населения всей страны в целом. По генеральному плану Стокгольма 1952 года предполагалось снижение темпов роста городского населения наполовину по сравнению с существовавшим в то время.

В последних проектах принимаются более смелые перспективы, в особенности для Копенгагена, где предвидится увеличение населения на 67% в течение ближайших 40 лет (с 1 500 000 человек до 2 500 000).

Проект районной планировки Стокгольма, разработанный в 1958 году, предусматривал на 1990 год всего лишь 1 570 000 жителей, что соответствует увеличению роста населения за 32 года только на 36% (в 1958 году в Стокгольме насчитывалось приблизительно 1 500 000 человек). В опубликованном в 1967 году плане количество населения на 1990 год определяется цифрой в 1 900 000 жителей и на 2000-й год — в 2 100 000 человек (в 1965 году количество жителей Стокгольма составляло 1 250 000 человек), таким образом, предполагалось увеличение роста населения почти вдвое.

Разработанный Ассоциацией финских городов генеральный план города Хельсинки предусматривает удвоение количества жителей за 30 лет (с 600 000 человек до 1 200 000 человек). В то же время Ван Хертцен выдвигает более скромные перспективы развития.

Это увеличение на перспективу отчасти следствие ожидаемого повышения количества населения в масштабах страны, что обусловывается продолжающимся демографическим подъемом, возникшим сразу же после окончания войны. Так, в Швеции к 2000 году предусматривается увеличение количества населения до 10 500 000 человек вместо ранее прогнозируемых 9 500 000 (в 1966 году количество населения Швеции составляло 7 600 000 человек).

Общее количество мест приложения труда тесно связано с численностью населения. Однако в опубликованных скандинавских градостроительных планах такая связь не акцентируется и даже иногда данные о занятости населения и его количестве не согласовываются в полной мере (например, в генеральном плане Стокгольма 1952 года). В противоположность этому экономисты отмечают, что градостроительные тенденции (во Франции, в частности) направлены в сторону необходимости предвидения характера и количества мест приложения труда для последующего определения количества населения. Такая постановка вопроса сама по себе неверна. Дело в том, что количество населения и количество мест приложения труда, а также рост того и другого настолько тесно переплетены, что было бы напрасным трудом пытаться установить, который из этих двух элементов главенствующий. Видимо, в разработке нового генерального плана Стокгольма особое внимание было уделено всем видам человеческой деятельности на основании исследования по всем отраслям.

Потребности в территориях основываются главным образом на предполагаемом количестве жилищ с учетом увеличения на будущее размеров квартир. Генеральный план Копенгагена предусматривает в 2000 году в среднем на 1 квартиру по 2,5 человека, тогда как новый план Стокгольма намечает смелую перспективу, по которой предусматривается 2,2 помещения на каждого человека (в 1966 году на одного человека приходилось 1,2 помещения)¹. Следует заметить, что подобная перспектива предполагает значительную реконструкцию существующего жилого фонда.

Кроме того, градостроительные планы предусматривают всевозрастающую потребность в территориях для каждого жилища, исходя

из необходимости создания новых социально-бытовых учреждений в соответствии с ожидаемым повышением уровня жизни, увеличением в связи с этим количества свободного времени для отдыха, а также повышением уровня автомобилизации. Так, в плане Копенгагена к 2000 году на каждое жилище предусматривается норма 1000 кв. метров территории.

В скандинавских градостроительных планах к тому же выдвигаются гипотезы, сравнимые с установками других градостроительных планов Европы с точки зрения принятых норм автомобилизации. В Скандинавии, так же как и во Франции, Великобритании и повсеместно в Европе, послевоенные планы недоучли темпы роста автомобильных парков. Современные градостроительные проекты предусматривают для 2000 года 400 автомобилей на каждую 1000 человек (для Стокгольма в 1975 году предусматривается на 1000 человек 333 автомобиля), что приблизительно отвечает принятой гипотезе в генеральном плане Парижского района (360 автомобилей на 1000 человек в 2000 году). Количество машин на 1000 жителей в Париже и Стокгольме совпадает — 220. В Копенгагене количество автомобилей на каждую тысячу человек несколько ниже (133 в 1960 году и двести машин в 1965 году).

Таким образом, основные контуры, в которые вписываются градостроительные планы Скандинавских стран, не имеют самодовлеющего значения. Они логически вытекают из принятого авторами принципа роли столичных районов в общенациональном планировочном решении территории этих стран. Этот факт подчеркивает значение возникающих дискуссий по вопросу централизации. В Скандинавии, особенно в Швеции, дискуссия остается открытой.

ЗНАЧЕНИЕ ГОРОДСКИХ ЦЕНТРОВ

Современные градостроительные планы, разработанные для больших агломераций, обычно предусматривают размещение центров различного функционального назначения в иерархическом порядке в соответствии с различными уровнями обслуживания. После уточнения природы и смысла подобной иерархии первым ставится вопрос взаимоотношений между второстепенными центрами и главным центром. Этот вопрос неотделим от проблемы рассредоточения всех видов социально-экономической деятельности. Но политика создания новых городских центров имеет более глубокий смысл: стремление

¹ У шведов кухня считается помещением наравне с жилыми комнатами. Можно привести для сравнения аналогичные цифры по Парижу (0,93 в 1962) и Лондону (0,88 в центре и 1,39 в остальных частях Лондонского графства в 1962 г., в новых городах — приблизительно 1,30).

градостроителей предоставить населению возможность широкого выбора видов деятельности, приобретения товаров, отдыха и т. д.

Проблема рассредоточения аналогична проблеме децентрализации, но в другом масштабе, в масштабе городского района, а не всей страны.

Какие виды деятельности должны остаться в центре и какие могут и должны быть рассредоточены по периферии города? Преимущества рассредоточения предприятий хорошо известны, они заключаются главным образом в возможности расширения предприятия. Неудобства заключаются в ухудшении условий связи, затруднении деловых контактов и увеличении расстояний до места работы. Известно, что в Парижском районе предприятия стремятся уменьшить неудобства, возникающие в процессе рассредоточения, стараясь перебазироваться на возможно более близкие расстояния, главным образом внутри одного и того же основного сектора¹.

Политика рассредоточения вновь широко применяется скандинавскими планировщиками, однако с весьма значительными поправками. Так называемый «план пальцев» Копенгагена выдвигает идею концентрации промышленной деятельности в первом поясе, окружающем центр города, где уже сосредоточено множество промышленных предприятий. Для удобства сообщения с этими предприятиями предусматривается специальная новая транспортная сеть. Такая политика ограниченного рассредоточения становится более решительной в предварительной схеме 1961 года, в которой авторы полагают, что отдельные городские секции должны иметь свои центры. Подобные второстепенные центры, не претендуя на сравнение с центром столицы, призваны объединить различные виды деятельности, большие магазины, предприятия оптовой торговли, административные службы и т. д. В этих центрах население должно быть обеспечено всеми видами обслуживания и возможностью выбора деятельности на одном уровне с большими городами провинции (Оденсе, Орхус, Ольборг), что включает в себя иной подход к политике рассредоточения. Вместе с тем центр Копенгагена сохранит свои функции по отношению к существующей агломерации, ко всей стране в целом и останется средоточием тех видов деятельности, которые требуют постоянных и неотложных контактов.

¹ *Mouvement des établissements industriels dans la région parisiennes, Cahiers de l'I.A.U.R.P., N° 1, octobre 1964, 112 p.*

В Стокгольмском районе план 1952 года предусматривал необходимость равновесия между количеством мест приложения труда и численностью активного населения в новых жилых единствах. Но одновременно при этом выдвигалась идея реконструкции делового центра, что должно было повлечь за собой (хотя бы для обеспечения равновесия финансовых операций) концентрацию коммерческой и административной деятельности и различных служб в обновленном центре, в котором исключается жилищное строительство.

В результате принятой политики существующие пригороды становятся значительной промежуточной зоной, лишенной мест приложения труда и расположенной между увеличившейся зоной городского центра и новой урбанизированной зоной, уравновешенной включением мест приложения труда. Относительная неудача политики рассредоточения мест приложения труда привела к несколько противоречивому результату. И все же политика рассредоточения официально считается целью, которой необходимо достичь. Но при этом весьма трудно добиться, чтобы, например, сфера обслуживания соответствовала условиям, в которых проводится реконструкция центра. Построены Веллингбю и Фарста, строится Скерхольмен — значительные коммерческие центры. Но случаи рассредоточения бюро и учреждений (как, например, в Роксте, недалеко от Веллингбю, куда переведены 1500 служащих из Стокгольма) редки. Специалисты, работавшие над проектом районной планировки, ставят под сомнение возможность значительного рассредоточения учреждений и целесообразность этого. Между тем организация одного крупного комплекса поможет в дальнейшем более эффективно решить вопрос рассредоточения. Речь идет о создании обширного центра различных учреждений на территории, ранее занимаемой военным ведомством в Иервафельтете, расположенном в 10 километрах от коммерческого центра. В настоящее время этот сектор обслуживается только пригородной железной дорогой. Впоследствии предусматривается строительство двух линий метро.

Официально объявленная программа градостроительных мероприятий предусматривает размещение 50 000 мест приложения труда в учреждениях, что в масштабах Стокгольма составляет огромную цифру: 13 000 мест в промышленности; 2 тысячи мест в научно-исследовательских институтах и 16 000 мест приложения труда в различных

других службах. Этот проект предусматривает, кроме того, строительство новых жилищ (100 000 помещений для жилья). Заинтересованные организации учредили координационный комитет и вошли в контакты для реализации этого строительства, которое, видимо, поддерживается градостроительными службами города Стокгольма.

Рассчитывают, что предусмотренные проектом масштабы строительства должны заинтересовать и привлечь предприятия к размещению на осваиваемой новой территории. Особенный эффект ожидается от возможности рассредоточения министерских служб, непосредственно не связанных со Стокгольмом (лесничества, сельское хозяйство, страховые агентства и т. д.). Это мероприятие коснется 10 000 служащих.

Таким образом, видно, что если политика рассредоточения официально поддерживается в скандинавских столицах, то реализуется этот принцип до сих пор более чем скромно.

Современная тенденция направлена на создание второстепенных центров, которые только одни способны действительно привлекать и предприятия и учреждения, побуждать их к перебазированию в эти центры.

В Хельсинки генеральный план ассоциации финских городов, так же как и проекты Ван Хертцена, настаивает на рассредоточении, но непохоже, чтобы для реализации этого принципа были предприняты какие-либо конкретные меры. Проект реконструкции центра Хельсинки, предусматривающий увеличение площади для различных бюро и учреждений в 3 раза, вступает в прямое противоречие с принципом рассредоточения.

ВОЗМОЖНОСТИ ВЫБОРА

Предоставление населению возможности выбора места работы и жительства, места покупок и отдыха — вот решающие условия, обязательные, по мнению скандинавских урбанистов, для придания городу притягательных качеств. Новые градообразования должны обладать устойчивым равновесием и удовлетворять жизненные потребности местного населения. И вместе с тем они не должны быть замкнутыми, самостоятельными единицами, чтобы при выборе места работы оставалась возможность получения жилища в централизованном порядке. Это полная противоположность принятым, например, в Англии, принципам создания новых городов.

Выдвигаемая скандинавами система выбора осуществима только в том случае, когда транспорт может обеспечить непосредствен-

ные связи через агломерацию, когда количество мест приложения труда в полной мере соответствует росту жилого строительства и не создается напряженной ситуации в снабжении товарами.

ПЛАНИРОВОЧНАЯ СХЕМА

В основе каждого градостроительного проекта всегда лежит геометрическая схема — форма агломерации на перспективу.

Многие города развивались по радиально-концентрическому принципу, и лишь впоследствии возникло некоторое изменение структуры в результате пробивки новых транспортных магистралей.

Иногда радиально-концентрическая схема берется за основу в планировочных решениях, которые исходят из гипотезы стабилизации роста населения. Удельный вес таких агломераций снижается в масштабах страны и требует децентрализации. Подобный принцип ясно выражен в генеральном плане Большого Лондона сэра Патрика Аберкромби¹ и просматривается в генеральном плане Парижского района². Следует подчеркнуть, что радиально-концентрическая схема неприемлема, когда предусматривается дальнейшее развитие крупного города. Уже сам по себе его рост требует новых территорий для застройки, что влечет за собой неизбежное и прогрессирующее ухудшение функций различных поясов. Это явление весьма ощутимо в Парижском районе, так же как и в Лондонском, где гипотеза стабилизации роста населения на практике не подтвердилась. С другой стороны, разрастание агломерации приводит к образованию новых транспортных магистралей, которые, создавая преимущества для обслуживаемых ими направлений сообщения, одновременно разрушают радиально-концентрическую систему.

Новые направления развития, обладающие оптимальными градостроительными преимуществами и обслуживаемые транспортными магистралями, необходимо выбирать всесторонне обдуманно (речь идет о преференциальных направлениях развития городов). В скандинавских градостроительных решениях можно найти примеры, хорошо иллюстрирующие это положение. Планы, разработанные до 1950 года, т. е. в период, когда пред-

¹ *Patrick Abercrombie, Greater London Plan 1944, London, 1945, 221 p.; P. Merlin et P. Guertin, Villes nouvelles en Grande-Bretagne, Cahiers de l'I.A.U.R.P., vol. 8, juin 1967, 194 p.*

² *S.A.R.P., Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, Paris, 1960.*

полагалось снижение темпа развития, строились, по сути дела, по радиально-концентрической схеме. В «плане пальцев» Копенгагена предусматривается создание радиальных линий железных дорог с городской застройкой вдоль этих линий и сохранением озелененных пространств между урбанизированными пальцеобразными направлениями. Это не радиально-концентрическая система в ее чистом виде, однако все направления равнозначны по отношению к городу. В генеральном плане Стокгольма 1952 года предусмотрены также градостроительные образования в виде жилых единиц вокруг станций новых линий сети метрополитена. Здесь также можно говорить о радиально-концентрической схеме, только с некоторыми изменениями, обусловленными порядком осуществления строительства различных направлений метро. Генеральный план 1960 года города Хельсинки также радиально-концентричен, несмотря на то что планом не предусматривается снижение темпа роста населения.

Проекты районной планировки, разработанные после 1960 года, обозначены резким поворотом в градостроительном мышлении. Как уже указывалось выше, было установлено, что политика децентрализации потерпела полную неудачу и что, следовательно, в дальнейшем общее количество населения городов будет повышаться.

От радиально-концентрической системы пришлось отказаться. Только планировочное решение, разработанное Ассоциацией финских городов, в отличие от плана Ван Хертцена оставляет радиально-концентрическую схему, аналогичную той, которая содержится в генеральном плане Стокгольма 1952 года.

Выбор преференциальных направлений развития городов основывается главным образом на двух положениях. Первое заключается в том, что развитие столичного района не может получить действенного плана без решения более широкой проблемы — установления главнейших осей экономического развития страны в целом. Второе положение заключается в том, что градостроительная схема, основанная на малом количестве направлений развития города, создает для населения удобную связь с зонами отдыха, расположенными между застроенными лучами, и что выбор преференциальных направлений дальнейшего градостроительного развития во многом зависит от четкого определения границ охраняемых лесопарковых зеленых зон.

В предварительной схеме района Копенгагена особое значение придается восточно-западному направлению как наиболее важному в экономическом отношении и связывающему Копенгаген с Оденсе и Ютландией. Сочетание главных осей экономического развития в региональном и в общегосударственном масштабе получило бы, кроме того, преимущество обеспечения роста, рентабельности транспорта, созданного для обслуживания новых градостроительных образований (скоростные железные дороги).

В первом варианте плана района Стокгольма, опубликованном в 1958 году, и, по-видимому, еще в большей степени в его втором варианте государственные плановые органы отдают предпочтение двум направлениям развития шведской столицы: северо-западному и юго-западному. Первое направление проходит вдоль железнодорожной линии, соединяющей Стокгольм с севером страны. Второе соединяет два главных города провинции — Гётеборг и Мальме — и продолжается в сторону континента. Следует добавить, что такой выбор преференциальных направлений более присущ шведским градостроителям, чем их датским коллегам. В Финляндии Ван Хертцен предлагает принять как преференциальное направление развитие вдоль прибрежной полосы с одной и с другой стороны от Хельсинки.

Сохранение обширных зон, зарезервированных для рекреативных целей (отдыха, спорта), является характерной чертой скандинавских градостроительных решений последнего времени. Известно, какое большое значение придают северяне общению человека с природой. Такая любовь к природе связана с суровым климатом. Достаточно одной детали для подобной характеристики: в самом маленьком торговом центре квартала, где группируются только два или три магазина, цветочный магазин можно увидеть даже раньше, чем продуктовый. И это несмотря на то, что цветы — товар в большинстве случаев импортный и, следовательно, дорогой.

Предварительная схема района Копенгагена свидетельствует о том, что великолепные пейзажи севера Шеланда могут исчезнуть в результате хаотически разбросанной застройки городского типа и беспорядочного разрастания дачных поселков. Закон об охране природы каждому дал возможность отдыха в лесах, на морском побережье и озерах. Беспорядочная застройка может принести непоправимый вред и изуродовать природную цельность ландшафта.

Желание создать обширное озелененное пространство, предназначенное для отдыха, было, очевидно, основным побуждением, которое привело авторов предварительной схемы к предложению установить избранное направление развития на запад и юго-запад, где более бедные природные условия.

Близость морского побережья, еще не везде освоенного, — другой аргумент в пользу преференциальной урбанизации в направлении Кюге и Роскильде.

Проект районной планировки Стокгольма обоснован подобными же аргументами. Сектор островов озера Меларен на западе, такой же сектор у озер Лилла-Вертан и Стора-Вертан на северо-востоке, в меньшей мере сектор Эдсвикен на восток-юго-востоке и секторы у озер Дрейвикен, Магелунген на юге и Эдсвикен на севере должны быть сохранены, и все территории этого района не подлежат застройке.

Предложение Хейкки Ван Хертцена основывается на подобной же аргументации, но официальный генеральный план Хельсинки включает в охраняемую зону только отдаленные от города острова и территории.

Выбор направлений развития Стокгольма кажется решенным не столь четко, как в генеральном плане Копенгагена, где городская застройка на западе противопоставляется охраняемой зеленой зоне на севере. Однако такое решение слишком упрощенно. Более реальным представляется градостроительное решение планировки шведской столицы как более гибкое и легче осуществимое, и, кроме того, поскольку оно предварительно согласовано с заинтересованными кругами, муниципальные власти обладают большими полномочиями.

В условиях Копенгагена возникают противоречия между градостроителями, предлагающими полностью сохранить прекрасные природные ландшафты северной зоны, и застройщиками, которые стремятся строить именно в северной зоне.

ТРАНСПОРТ И ЖИЛАЯ ЗАСТРОЙКА

Установлено, что уровень автомобилизации в Скандинавских странах относится к числу наиболее высоких в Европе. Тем не менее вопросу дальнейшего развития автомобилизации, а тем самым и росту индивидуального жилищного строительства скандинавы отводят в своих градостроительных планах довольно скромное место.

Такой подход не удивителен в градостроительных проектах, разработанных 15—20 лет

назад. Так, «в плане пальцев» 1947 года недооценивается будущее увеличение автомобильного парка, причем транспортная проблема решается в основном за счет создания новой сети пригородных железных дорог. Жилая застройка размещается вдоль железнодорожных линий, вокруг станций и главным образом в зоне пешеходного движения. При этом предусматривается, что большинство жилищ будут составлять многоквартирные дома и только 35 % индивидуальные дома. Подобного соотношения придерживались и в плане Большого Стокгольма 1952 года. Новая сеть метрополитена определяет градостроительную структуру. Жилые единства расположены вокруг станций метрополитена и отдельными группами вдоль железнодорожных линий. В центральной части каждого такого жилого единства возвышаются многоэтажные здания. По мере удаления от центра высота строений уменьшается. У станций метро размещаются дома башенного типа (свыше 10 этажей). В радиусе 500 метров вся жилая застройка состоит исключительно из многоквартирных домов. Далее, за пределами этой зоны, идут участки индивидуальных жилых домов, которые по плану должны были составить 25 % всего объема жилищного строительства. Фактически же такое соотношение не было достигнуто, и, видимо, на строительство жилищ индивидуального типа приходится менее 20 %.

Приходится констатировать, что наибольшая неожиданность — это принятое в последних проектах положение о преобладающей роли общественного транспорта и также предвидение стремительного роста развития автомобилизации. Так, в предварительной схеме района Копенгагена учитывается необходимость автодорожной сети, предусмотренной комиссией по проектированию дорог Большого Копенгагена, в частности проект периферических бульваров вокруг озер, опоясывающих центр. Однако главенствующее значение, во всяком случае для радиальных направлений, придается железным дорогам. Железнодорожная сеть, предусмотренная «планом пальцев», должна быть завершена. Также должно быть осуществлено строительство новых скоростных железных дорог с минимальным количеством остановок для обслуживания городских секций. Предусматривается прямое сообщение с центрами этих городских новообразований и на автомобилях. Таким образом, население сможет пользоваться как скоростными железными дорогами, так и автодорогами. Авторы проекта считают, что и в центре Копенгагена постройка

периферической автодороги недостаточна для решения транспортной проблемы, и вновь возвращаются к старому проекту метрополитена. В предварительной схеме об этом не упомянуто, однако градостроители предусматривают дальнейшее увеличение количества индивидуальных домов. По проекту планировки бухты Коге намечается 50 % таких домов.

План Большого Стокгольма строится на сходных принципах. Сеть метрополитена отнюдь не рассматривается как устаревшая, и планируется ее завершение. Но ввиду того, что городская застройка распространится за существующие пределы города (круг с радиусом 15 километров, что приблизительно соответствует получасовому проезду до центра), предусматривается новая транспортная сеть большей протяженности и большей скорости. Так же как и региональные скоростные железные дороги, будут модернизированы существующие линии пригородных железных дорог, соединяющиеся попарно и пересекающие центр агломерации, что потребует модификации трасс центра. В течение десяти ближайших лет предполагается осуществить две линии «север — юг» (стоимость 400 миллионов шведских крон, т. е. 380 миллионов франков). Предусматривается подвижной состав из поездов от 8 до 12 вагонов длиной двадцать метров каждый, причем две трети мест — для сидения (в метрополитене Стокгольма места для сидения составляют лишь одну треть, что сегодня считается недостаточным).

Кроме двух уже названных линий, охватывающих большую часть существующих трасс, запланирована еще третья. Прогоны будут достаточно длинными (минимум 3 километра), чтобы обеспечить коммерческую скорость 60 км/час, т. е. вдвое большую, чем скорость поездов метро. Радиус зоны урбанизации, таким образом, достигнет приблизительно 30 километров. Уровень обслуживания будет повышен: в часы пик 4 поезда в час, в остальное время — два поезда в час. Вокруг станций этой сети будут возведены новые градообразования, гораздо более крупные, чем существующие смежные жилые единицы. Эти градообразования не могут соответствовать прежним критериям, по которым многоквартирные дома располагались по кругу радиусом 500 метров от станции, без дополнительного транспорта, подвозящего пассажиров непосредственно к месту проживания. Такой транспорт должен быть организован для того, чтобы расширить зону индивидуальной застройки. Возможности автомобильного транспорта не игнорируются. Го-

родская автодорога строится в реконструируемом центре. Автодорога протяженностью 25 километров опоясывает «каменный город». Она будет закончена к 1980 г. Первый ее отрезок уже открыт для движения. Предусматривается также строительство десяти радиальных автодорог, из которых закончена пока только одна (связь с международным аэропортом), три дороги частично построены и две начаты.

Но несмотря на возлагаемые надежды, расчет показал, что этот план автодорожной сети не сможет обеспечить пропускную способность автомобилей в «каменный город». Специалисты-транспортники считают, что к 1980 году только 25 % автомобилей в часы пик смогут достичь периферической дороги и только 10 % достигнут делового центра (в реконструированном центре предусматриваются платные стоянки на 20 000 автомобилей).

В Хельсинки официальный проект районной планировки основывается на схожей схеме: создание новой железнодорожной пригородной сети с использованием и соединением в центре существующих магистралей, а также строительство городов-спутников вокруг главных станций этой скоростной сети с обеспечением транспорта для доставки пассажиров, проживающих на отдаленном расстоянии от станции.

Таким образом, градостроительные принципы скандинавов, по которым жилищное строительство объединяется в урбанизированные группы, расположенные вдоль железных дорог, более близки к французскому градостроительству, чем к англосаксонскому, где небольшие дома либо выстраиваются рядами (как в Великобритании), либо отдельными группами (США) и где при каждом доме обязательно имеется собственный сад.

Следует обратить особое внимание на эффективные результаты скандинавского планировочного опыта. В Стокгольме, например, все необходимые коммуникационные сети, в частности транспортные, осуществляются до начала строительства зданий, которые они должны обслуживать.

III. НОВЫЕ ГОРОДА ¹

Новые скандинавские города не могут соответствовать масштабам тех городов, которые будут создаваться вокруг Лондона или Парижа (если не сосредоточить все усилия на од-

¹ P. Merlin (avec la collaboration de P. Guertin), *Villes nouvelles en Scandinavie, Cahiers de l'I.A.U.R.P.*, vol. 9, octobre 1967, 64 p.

ном объекте), так как прирост населения этих столиц выражается в цифрах порядка 15—20 тысяч ежегодно.

Равновесие между количеством мест приложения труда и численностью активного населения в новых скандинавских городах, по-видимому, не обязательно при создании новых кварталов ограниченного значения, расположенных близко к агломерации, с центром которой они прочно связаны.

КОНЦЕПЦИЯ НОВЫХ ГОРОДОВ СКАНДИНАВИИ

Выполненный до настоящего времени объем работ по строительству новых городов дает возможность осветить ряд вопросов: выбор местоположения, коммерческая база, места приложения труда и т. п. Новые кварталы располагаются на возможно более близком расстоянии от существующей агломерации, без разрыва с ней. Скандинавские планы обычно устанавливают желательные пределы расстояния и времени, необходимого для переезда (45 минут от центра Копенгагена по «плану пальцев»; 30 минут в Стокгольме по плану 1952 года; 30 минут в Хельсинки по плану 1958 года). Причем эти расстояния должны обслуживаться, кроме автодорог, также и хорошим железнодорожным транспортом. Связь с центром должна осуществляться быстро, даже если жилые застройки находятся на значительном расстоянии (городские секции, предусмотренные в Копенгагене, новые кварталы в Стокгольме и т. д.).

Основное требование при выборе территории для строительства нового урбанизированного объекта — это возможность обеспечения транспортным обслуживанием наиболее усовершенствованного типа.

Если Альбертслунд, соединенный с Копенгагеном экспрессом (20 минут до центрального вокзала), представляет собой единственную реализацию «плана пальцев» на скоростной линии железной дороги, то это объясняется тем, что программа скоростной железной дороги не была принята своевременно.

Тапиола соединена с Хельсинки только автобусом, что представляет исключение из общего правила. Новые кварталы Стокгольма располагаются вдоль линий метро, по мере его строительства группируясь вокруг станций. Сама внутренняя структура этих урбанизированных единств подчинена метрополитену: начиная от торгового центра, расположенного рядом с вокзалом, создается ансамбль многоквартирных домов, постепенно убывающих по высоте в радиусе 500 метров

от станции метро (оптимальное расстояние пешеходной доступности в условиях стран с суровой зимой). Далее располагаются индивидуальные дома, в кольце между 500 и 900 метрами. Новый город представляет собой комплекс урбанизированных единств подобного типа (приблизительно по 15 000 жителей в каждом), сгруппированных вдоль одной и той же линии.

Выбранные ландшафты часто чрезвычайно живописны: леса, скалы, иногда побережье моря или озер (Тапиола, Хессельбю-Странд, Фарста-Странд). Когда природный ландшафт слишком однообразен, создается рельеф и искусственный пейзаж (Альбертслунд). Большое внимание уделяется сохранению природного ландшафта (защите деревьев в районе строительства, благоустройству прибрежных территорий и т. д.).

Новые урбанизированные единства, созданные вокруг столиц Скандинавии, образуют группы жилых единств с населением примерно около 60 000 жителей. Эти градостроительные группы обслуживаются единым центром, расположенным в одном из единств, занимающих центральное положение (Веллингбю, Фарста, Скерхольмен). Население Альбертслунда должно возрасти примерно до 30 000 жителей, причем в заканчиваемой первой очереди строительства предусматривается размещение лишь 7000 человек. Население Тапиолы определялось в 17 000 жителей. Желаемая плотность населения лимитировалась 65 человеками на гектар (в то время как в шведских единствах эта цифра чаще доходит до 80). Однако существует тенденция к созданию более крупных урбанизированных единств с населением от 40 000 до 50 000 жителей, причем в соответствии с новым проектом районной планировки Стокгольма эти единства образуют группы с населением по 200 000 жителей в каждом. Количество населения датских «городских секций» составляет 250 000 человек и т. д.

Следует отметить, что только в Стокгольме вопросы планирования решались систематически. Такие города, как Альбертслунд в Дании и Тапиола в Финляндии, по существу, являются изолированными градостроительными экспериментами. Разработка проекта генерального плана Альбертслунда была поручена известному архитектору-градостроителю профессору П. Бредсдорфу (в дальнейшем его заменил М. К. Свенсон). Генеральный план города Тапиолы профессор Меурман разработал еще до того, как необходимая территория была приобретена специальной организацией по жилищному строительству (Asun-



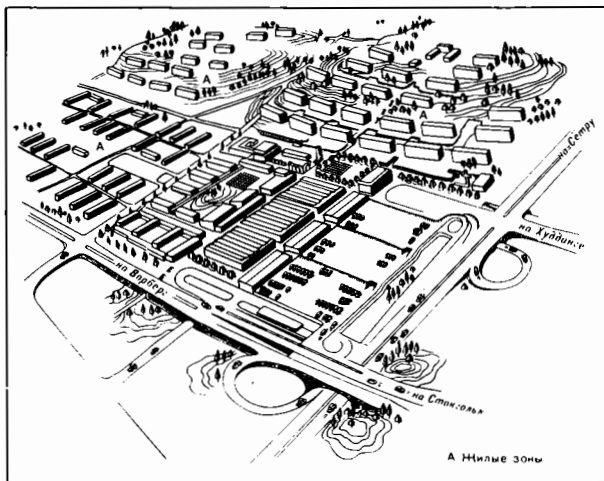
НОВЫЙ ГОРОД ВЕЛЛИНГБЮ. ГРУППЫ ЖИЛЫХ ЕДИНСТВ ВОКРУГ СТАНЦИЙ МЕТРО

tosäätiö). Эта организация ведала строительством нового города, причем по ходу работы неоднократно вносились нужные коррективы.

В результате проведенного конкурса разработка центра и третьего жилищного единства была поручена А. Эрви. В Стокгольме земельные участки, предназначенные под новое

строительство, составляют городскую собственность. Таким образом, муниципалитет распоряжается планировкой города по своему усмотрению. Проектно-планировочные работы в Стокгольме осуществляет муниципальное градостроительное бюро, где около ста специалистов заняты разработкой генеральных планов. Заказы на строительство муницип-

ципалитет распределяет между главнейшими строительными-монтажными организациями, в основном муниципальными или кооператив-



СКЕРХОЛЬМЕН. ФРАГМЕНТАРНАЯ ПЕРСПЕКТИВА ГОРОДА С ЦЕНТРОМ

ными. Этим же организациям поручаются проектные работы, которые проводятся в тесном контакте с градостроительными службами города. Зачастую последние значительно ограничивают инициативу строящих организаций, оставляя за ними только архитектурно-объемное решение зданий, без изменения их местоположения, зафиксированного в генеральном плане.

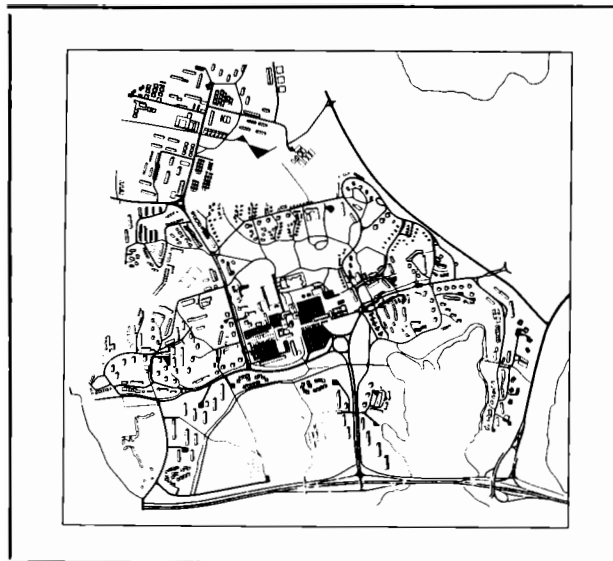
Следует учесть общие характерные черты рассмотренных планировок, созданных в основном эмпирическим путем. Во всех этих планировках уделяется значительное место зонированию, решенному по четкой, жесткой схеме в урбанизированных единствах, по своим размерам схожих с другими скандинавскими малыми новыми городами. Такая схематичность ведет к однообразию и некоторому упрощенчеству в решении городской ткани, если только, как, например, в Тапиоле, это не смягчено свободной планировкой, а также богатством и разнообразием архитектуры и контрастом зданий различной высоты. В Альбертслунде до настоящего времени применяется только два типа индивидуальных жилых домов. Небольшие разрывы между жилыми зонами различной плотности застройки могли бы, по всей вероятности, создать более благоприятное впечатление.

Кроме того, видимо, не существует правил решения жилых зон, аналогичных тем, которые встречаются в новых британских городах. Плотность застройки, типы жилых

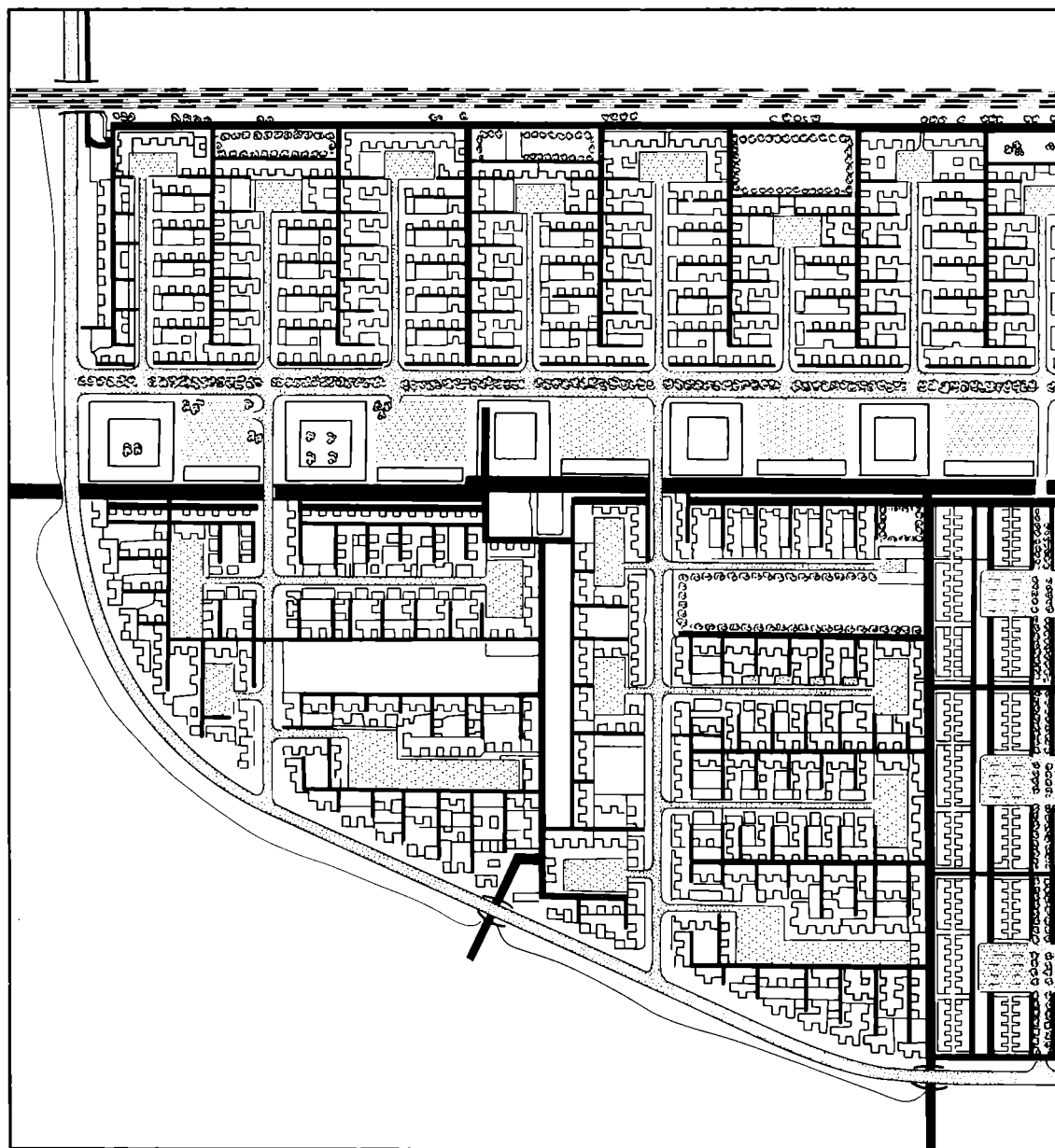
строений, их группировка, иерархический порядок жилых единств чрезвычайно разнообразны. Альбертслунд задуман с учетом применения сборных домов заводского изготовления и включает четыре группы жилых зон: две зоны одноэтажных домов с внутренним двориком-патио, одна зона с рядами двухэтажных домов и вытянутая в линию зона многоквартирных трехэтажных домов. В результате — впечатление унылой монотонности при довольно значительной плотности застройки (45 человек на гектар в среднем, 58 человек только в жилых кварталах), и это несмотря на преобладающее количество индивидуальных жилищ (79 %).

В Тапиоле плотность застройки несколько выше, несмотря на преобладание многоквартирных домов (80 %). В результате получается впечатление простора, которое усиливается разнообразием зданий на фоне великолепного пейзажа. Счастливое сочетание архитектуры и природы создает блестящий эффект.

Жилые комплексы группируются в три жилых единства с торговым центром второго-степенного значения и школой в каждом из единств. Вокруг Стокгольма новые кварталы задуманы во взаимосвязи с метрополитеном, что приводит к довольно высокой плотности застройки с большим процентом многоквартирных домов. Это делается для того, чтобы избежать необходимости подъездного транспорта к станциям метро. Плотность застройки варьируется от 40 до 100 человек на гектар (от 50 до 120 человек, если считать только жилые зоны). Жилые единства (15 000 жи-



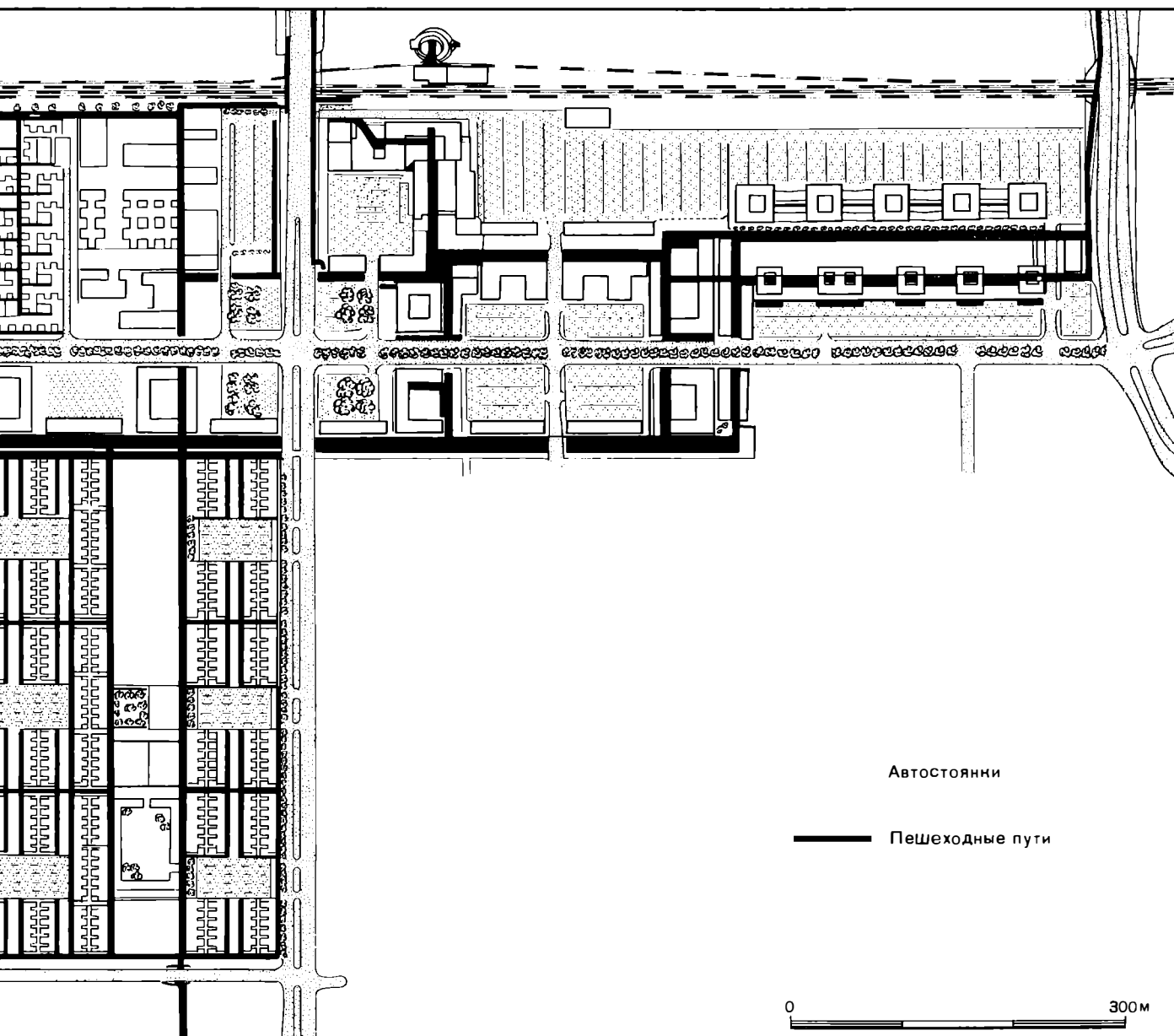
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ТАПИОЛЫ



телей в 1950 году, 20 000 или 25 000 начиная с 1960 года) сами разделены вследствие топографических особенностей местности и дорожной сети на отдельные группы приблизительно по 1000 квартир, с несколькими торговыми точками, начальной школой и детским садом.

Но главное усилие градостроителей в небольших новых городах сосредоточено на решении центра. Центры этих городов должны

обеспечивать население только предметами первой необходимости и некоторыми видами обслуживания. Территория их городских центров невелика, во всяком случае вокруг Стокгольма: 6—8 гектаров в Веллингбю (который непосредственно обслуживает 60 000 жителей и косвенно еще 150 000 человек), 8 гектаров занимает центр Фарсты, несущий, в общем, такие же функции, 16 гектаров — центр Скерхольмена (зона влияния распростра-

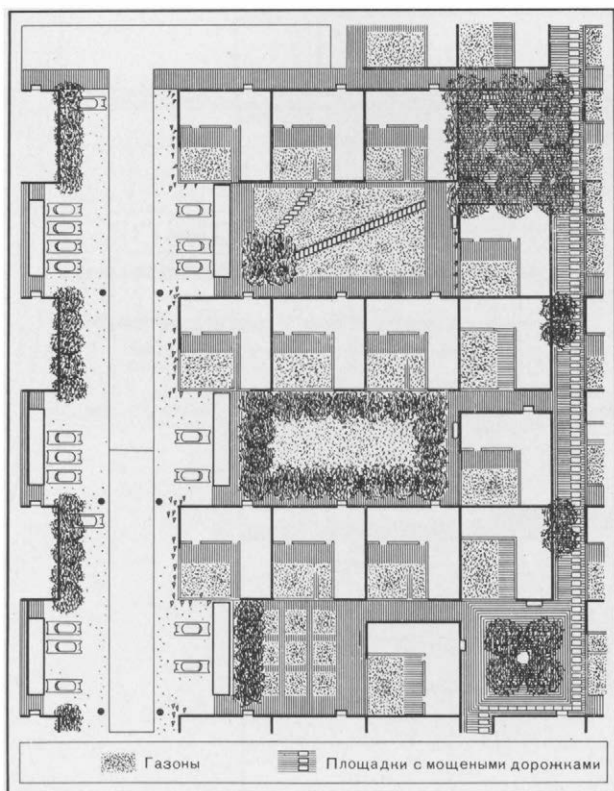


ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН АЛЬБЕРТСЛУНДА. ЮЖНАЯ ЧАСТЬ

ется на населенные пункты с общим количеством жителей 250 000 человек). Центры жилых единств, выполняющие только торговые функции, занимают всего лишь 1 или 2 гектара. В то же время значительные территории занимают центры Альбертслунда (26 гектаров) и Тапиолы (30 гектаров), несмотря на то что их радиус обслуживания ограничен. Но вместе с тем в этих центрах находятся обширные территории для отдыха, в том числе

водоемы, а также учреждения культуры и спорта (кино, культурный центр, водный бассейн) и, наконец, различные бюро, высшие учебные заведения и т. д.

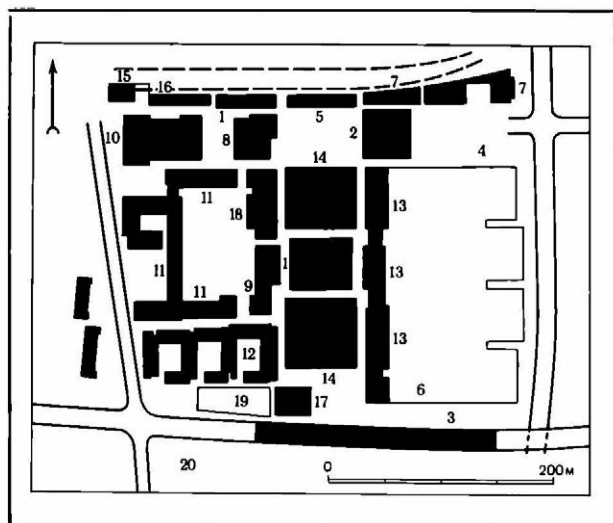
Скандинавы в своих градостроительных проектах не подчеркивают особого значения организации мест приложения труда, и поэтому, если не считать самих городских центров, зона деловой активности в новых урбанизированных образованиях не имеет боль-



АЛЬБЕРТСЛУНД. ГРУППА ЖИЛЫХ ДОМОВ С ВНУТРЕННИМИ ДВОРИКАМИ (ПАТИО)

шого развития. Промышленные зоны отделяются от жилых районов магистральными дорогами, линиями метрополитена (Юханнелунд близ Веллингбю) или же лесными полосами, а в некоторых случаях искусственными посадками (Альбертслунд). Предусмотрено хорошее обслуживание промышленных зон транспортом (например, промышленная зона в Юханнелунде имеет свою станцию метро). Специализированные здания для учреждений встречаются редко и обычно расположены в главных центрах (например, в Веллингбю, Фарсте, Скерхольмене, Тапиоле), в редких случаях здания учрежденческого типа помещаются рядом со станцией метрополитена (например, в Роксте близ Веллингбю).

Организация уличного движения в скандинавских городах не отличается особыми новшествами. В большой мере осуществлено разделение автомобильного и пешеходного движения, однако без осуществления дорогостоящих дорожных сооружений. Специальные пешеходные дороги обслуживают школы и торговые центры.



ЦЕНТР СКЕРХОЛЬМЕНА

1. Торговые предприятия
2. Гостиница с рестораном и магазинами
3. Станция обслуживания автотранспорта
4. Автобусная станция
5. Станция метро, почтовое отделение, магазины
6. Автостоянка
7. Торговые предприятия, культовые учреждения, молодежный центр
8. Храм
9. Торговые предприятия, молодежный центр, контора
10. Спортзал, плавательный бассейн
11. Лицей, профессиональное училище
12. Дом для престарелых, магазины
13. Торговые предприятия, конторы, поликлиника, стоматологическая лечебница, детская консультация, бюро найма, страховая касса, общественный центр
14. Универмаг, торговые предприятия, конторы
15. Полицейский комиссариат
16. Помещения для мастерских, детские ясли
17. Почтовое отделение
18. Магазин, кинотеатр, библиотека с читальным залом, конторы
19. Кегельбан
20. Территория, зарезервированная под расширение центра

СОЗДАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ В СКАНДИНАВИИ

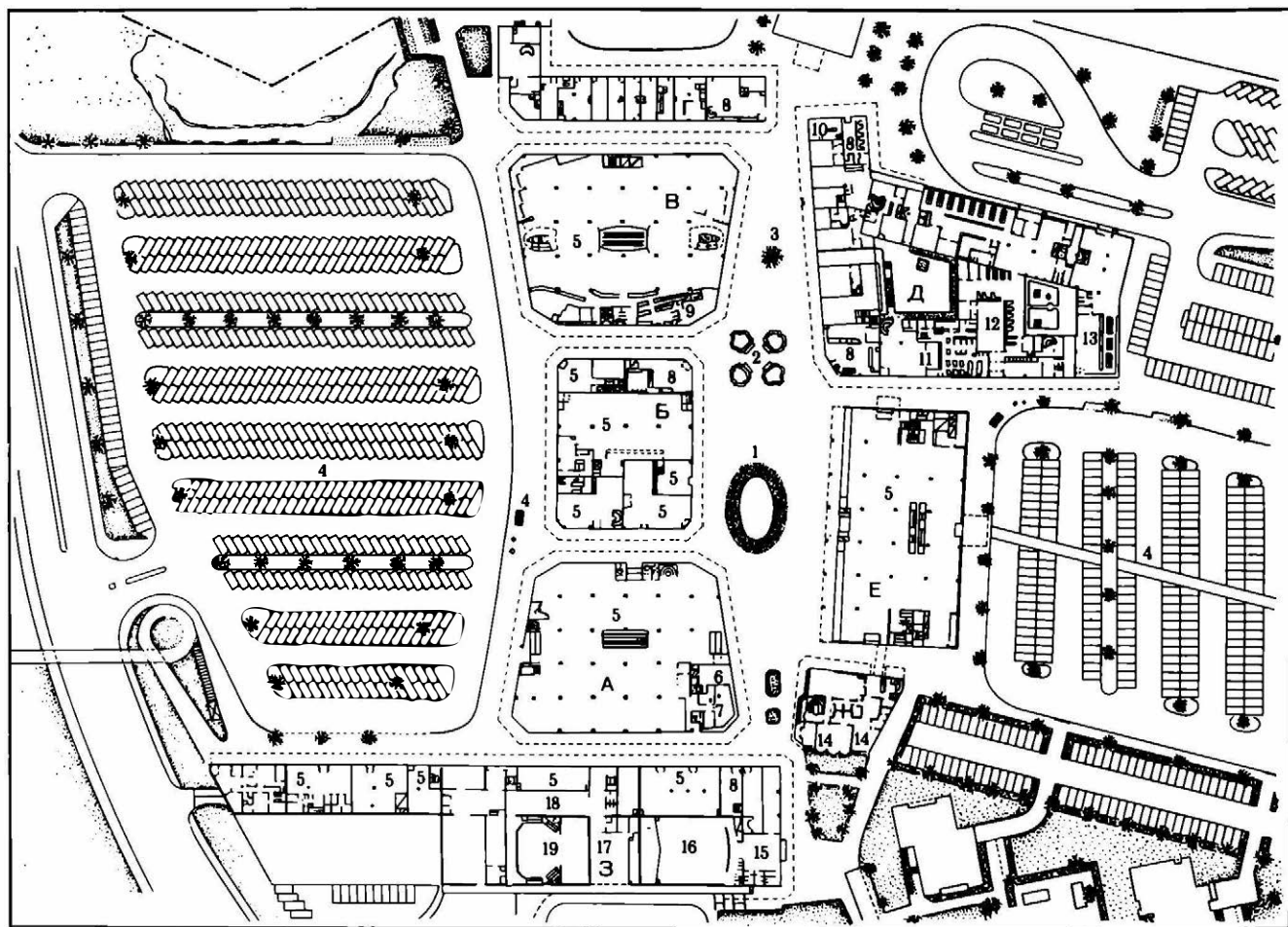
Создавая урбанизированные комплексы вокруг своих столиц, скандинавы всегда уделяют особое внимание главным центрам этих комплексов.

Для обеспечения контроля, а также единства замысла и композиции все проектные работы (генеральные планы, проекты детальной планировки и т. д.) всегда поручаются одному коллективу архитекторов. Осуществление строительства доверяется также единой организации, будь то строительное кооперативное общество, не преследующее коммерческих целей (Веллингбю и Скерхольмен были построены кооперативным обществом «Свенска бустедер» («Svenska bostäder»), или частная фирма «Фарста центрум» («Farsta cent-

гип»), объединившая шесть частных обществ для осуществления строительства центра города Фарсты. Иногда застройщик принимает на себя руководство всем строительством. Так, муниципалитет Хестедерне руководит строительством центра Альбертслунда, а Институт жилища ведет строительство центра Тапиолы. Построенные сооружения остаются собственностью застройщика. Это дает ему возможность в дальнейшем распоряжаться развитием центра как в градостроительном, так и в финансовом отношении.

Центры скандинавских городов обладают общими характерными чертами. В пределах центров предусмотрено только пешеходное

движение. Транспортное обслуживание осуществляется в подземном ярусе и по периферийной линии. Некоторые центры имеют удлиненную форму, причем проходы между отдельными корпусами образуют своеобразные улицы. Так осуществлен центр Веллингбю. Такой же планировочный принцип лежит в основе реконструированного центра Стокгольма, где главная пешеходная эспланада, вдоль которой высятся пять зданий башенного типа, соединяет две городские площади различного характера и назначения. Подобным же образом решен отведенный для пешеходов центр города Копенгагена с грандиозным Стрегетом — эспланадой длиной



ФАРСТА. ПЛАН ЦЕНТРА. УРОВЕНЬ ПЕРВОГО ЭТАЖА

- А. Универмаг «TEEPS»
- Б. Торговые предприятия, городская библиотека, конторы
- В. Универмаг «KVICKLI»
- Г. Торговые предприятия, конторы, храм
- Д. Торговые предприятия, почтовое отделение, поликлиника и общественный центр
- Е. Универмаг «NK»

Ж. Ресторан

- 3. Кинотеатр, театр, зал собраний, дом молодежи, жандармерия, гараж, мастерские
- 1. Декоративный бассейн 2. Фонтан 3. Деревья 4. Автостоянки 5. Магазины 6. Кондитерская 7. Складское помещение 8. Банки 9. Кафетерий 10. Магазин периодических изданий 11. Аптека 12. Почтовое отделение 13. Винный склад 14. Рестораны 15. Кассовый зал кинотеатра 16. Кинозал 17. Зал собраний 18. Фойе 19. Театр

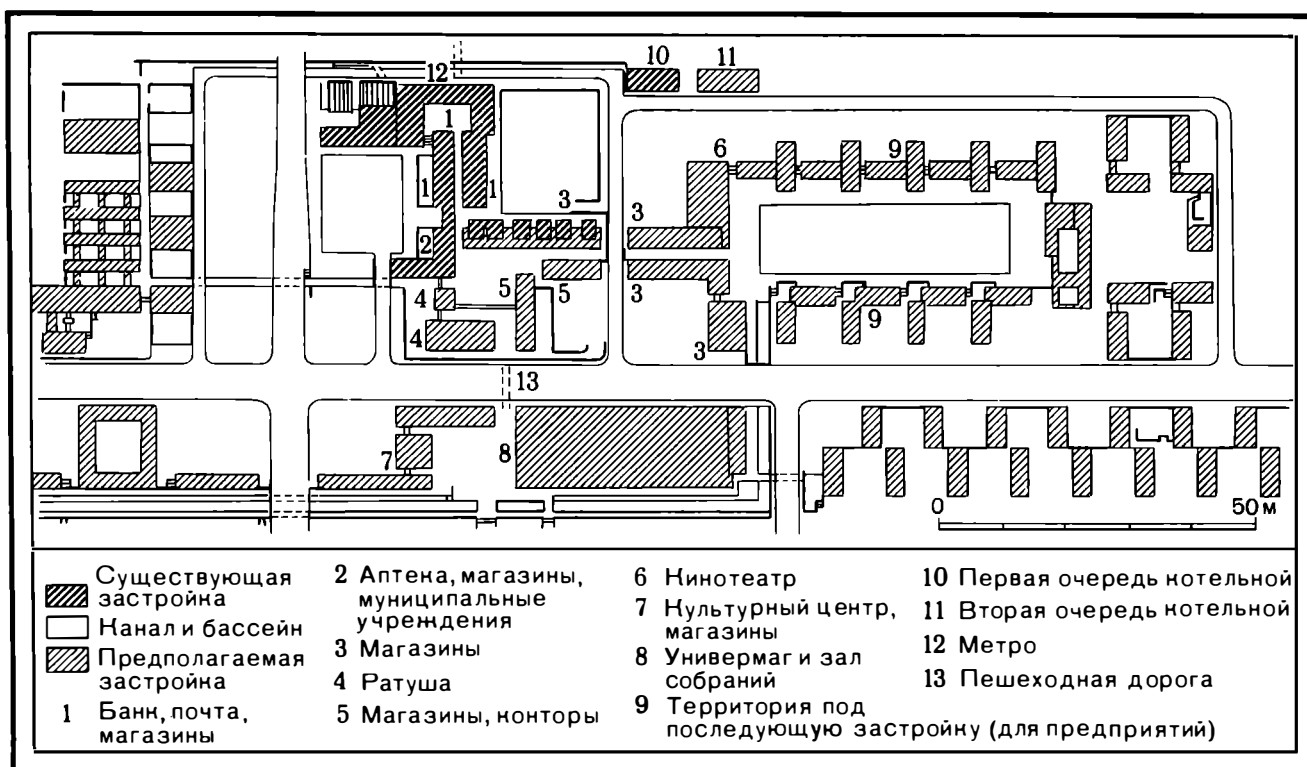
1200 м, также соединяющей две площади столицы. В других случаях городские центры располагаются вокруг главной площади, например в Фарсте, где форма площади и композиционная проработка всех деталей благоустройства создают впечатление гармоничности разнообразия, или же вокруг зеркала водоема, как в Тапиоле. И в то же время центр Альбертслунда объединяет городскую площадь, водные пространства и удлиненные пешеходные дороги.

Жилые зоны всегда поражают продуманностью созданных пейзажей, разнообразных и привлекательных. Природа присутствует во всех пригородах Стокгольма, так же как и в Тапиоле, в своем первозданном виде: выступы скал, оберегаемые людьми деревья, зеркала водных пространств.

Когда же природа однообразна, как в Альбертслунде, расположенном на плоской местности, создается искусственный рельеф, сооружаются каналы, насаждается лес, благоустраивается лыжная трасса и т. д. Размещение зданий равным образом осуществляется с расчетом максимального использования естественных природных возможностей. Так, многоэтажные здания строят на возвышении,

что подчеркивает рельеф местности и придает живописный характер городскому пейзажу, в то время как небольшие индивидуальные дома хорошо защищены от ветров в долинах, особенно в зимнее время. Переход от одного типа зданий к другому строится на контрастах (Хессельбю-Странд) и сочетается с местными топографическими особенностями. Расположение домов позволяет их обитателям любоваться открывающимся пейзажем. Так, в Хессельбю-Странде фронт домов обращен к озеру.

Альбертслунд является исключением. Планировка жилых зон выполнена с учетом применения сборных типовых домов. В результате создается впечатление некоторой монотонности. Горизонтальная пространственная композиция низких домиков и плоский рельеф местности усугубляют это впечатление. Вместе с тем следует заметить, что принятый в Альбертслунде тип домов допускает довольно большую плотность застройки с преобладанием значительного количества индивидуальных домов. Причем большинство этих домов располагает своим садиком (совершенно замкнутым, когда он устроен по типу внутренних дворов-патио). Для горо-



АЛЬБЕРТСЛУНД. ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР

жан Альбертслунда такие садики — единственный кусок природы, непосредственно связанный с их жилищем.

В большинстве новых городов в Скандинавских странах жилые дома отличаются не столько своими размерами, сколько высоким качеством выполнения строительных работ.

В особенности это ощущается в Тапиоле, где многообразие типов построек, их различные сочетания, а также богатство строительных приемов усиливают впечатление, производимое зданиями высокого качества, которые делают честь архитектуре Финляндии. С большим мастерством и вкусом финские градостроители сумели вписать архитектуру в естественный ландшафт, максимально сохранив существующую природу и тщательно оберегая ее в течение всего периода строительства. Так был создан город-сад, радующий своим видом не только тех, кто в нем живет, но и многочисленных туристов.

Автономные урбанизированные группы, какими являются новые кварталы Стокгольма, в большинстве случаев также размещены среди живописной природы с разнообразным рельефом местности, лесами и водными пространствами. Но только некоторые из них, например Хессельбю-Странд и Фарста-Странд, расположенные на берегу озера и послужившие для шведской архитектуры испытательными стендами, отличаются особо выдающимся качеством строительства. Однако и в остальных случаях качество строительных работ всегда находится на достаточно высоком уровне.

Скандинавские архитекторы мастерски владеют композицией объемов и умело сочетают различные строительные материалы на фасадах и внутри зданий, что отнюдь не мешает постоянным поискам новых методов индустриализации строительства. Касается ли это, как в Тапиоле и Швеции, только отдельных элементов (двери, оконные блоки, центральное отопление, балконы и т.д.) или же полностью всех конструкций здания, как, например, в Альбертслунде, во всех случаях стремление к индустриализации строительства ставит новые города в авангард архитектурных исканий Скандинавских стран.

Следует признать, что применение стандартных сборных домов иногда приводит, как это заметно на примере Альбертслунда, к однообразию и маловыразительности городского ансамбля в целом. К тому же необходимость наиболее рационального использования строительных механизмов вынуждает градостроителей в значительной мере подчинять планировку города условиям технологическо-



ТАПИОЛА. ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР

го процесса монтажно-строительных работ, а это приводит к чрезмерной пространственной геометризации планировочного решения.

Расчет показывает, что стоимость типовых домов лишь несколько ниже стоимости подобных по объему и качеству зданий старой, традиционной конструкции. Однако дальнейшее развитие заводского изготовления строительных деталей и целых жилых домов, несомненно, приведет к значительному экономическому эффекту.

Проблема последующего роста города представляет сложность только в решении городского центра, поскольку новые жилые единства можно построить всегда. Расширение центра вызывается либо модификациями первоначального замысла проекта (в настоящее время Альбертслунд, завтра может быть Тапиола), либо необходимостью создания в обслуживаемой городским центром зоне новых жилых единств. В Альбертслунде, как и в Тапиоле, обширные территории были зарезервированы иногда не очень удачно (например, основная часть Альбертслунда по проекту будет отрезана от центра железной дорогой). До реализации этого проекта данная территория не будет использована, создавая пустое место в пейзаже города.

В пригородах Стокгольма расширение центров еще труднее. Так, в Веллингбю к 1966 году были застроены последние свободные территории. Для дальнейшего развития центра необходимо либо использовать пространство над железнодорожными путями, соорудив над ними перекрытие, либо расширять центр за счет сноса зданий.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Новые градостроительные мероприятия в Скандинавии не требуют принятия специаль-

ных законов, как это было в подобных случаях в Англии¹.

В Дании планировка городов разрабатывается на основе утвержденного в 1962 году зонирования всей страны. Городские муниципалитеты ведают составлением генеральных планов. В крупных агломерациях эти функции выполняют специальные комиссии. В результате выбора градостроительного решения разрабатываются проекты детальной планировки, в которой принимают участие все заинтересованные стороны. Градостроительные проекты во всех случаях рассматриваются и утверждаются правительством.

В Швеции муниципалитет — решающая инстанция в градостроительных вопросах. Представитель правительства присутствует на заседаниях муниципалитета при обсуждении генерального плана. Утверждение генеральных планов правительством носит формальный характер, во всяком случае для Стокгольма. Затруднения юридического характера могут возникнуть в тех случаях, когда городское самоуправление (например, города Стокгольма) намеревается застроить принадлежащие ему земельные участки, находящиеся на территории пригорода, муниципалитет которого отвечает за планировку данного пригорода. В этих случаях обе стороны должны найти общее решение и добиться обоюдного согласия. В Финляндии разработкой генеральных планов руководят муниципалитеты. После утверждения проектов в соответствующем министерстве они становятся предметом обсуждения заинтересованных организаций и лиц. В главных урбанизированных районах объединения муниципалитетов ведают разработкой проектов районной планировки. Но разработка таких проектов не является повсеместным явлением, и там, где она не ведется, местным застройщикам предоставляется широкая инициатива проектирования и строительства.

Руководство строительством и выполнение функций застройщика в различных странах организуется по-разному. Как уже отмечалось, город Стокгольм заблаговременно, иногда на протяжении нескольких десятилетий, приобретал земельные участки в границах города и за его пределами. Естественно, что муниципалитет в данном случае может самостоятельно решать все вопросы реконструкции и развития агломерации.

Строительство Альбертслунда подчинено муниципалитету города Хестедерне, на территории которого он расположен.

Строительство Тапиолы осуществлялось под непосредственным руководством кооперативного общества Фонд жилищного строительства, президент которого Хейкки Ван Хертцен положил много труда и внес ценную личную инициативу в создание Тапиолы.

Отсутствует также какое-либо общее правило в распределении строительных работ. В Альбертслунде муниципалитет города Хестедерне непосредственно руководит строительными работами только в центре города. В остальных зонах все строительные работы передаются строительным компаниям, не преследующим коммерческих целей, на условиях долгосрочной аренды (99 лет). Эти общества после завершения строительства становятся съемщиками выстроенных ими зданий с оплатой, предусмотренной в арендном договоре. При осуществлении жилищного строительства застройщики обязаны выполнять все работы в строгом соответствии с генеральным планом, проектом детальной планировки и прочей проектной документацией, разрабатываемой за счет муниципалитета под руководством и при консультации специалистов-градостроителей.

В Тапиоле Фонд жилищного строительства, будучи одновременно и застройщиком и руководителем работ, создал превосходный город-сад на территории пригородной сельской общины Эспоо. Строительство велось без государственной финансовой помощи и гарантий. Это заставило фонд продавать готовые квартиры и отдельные дома (приблизительно 90 % всего построенного), чтобы вернуть вложенные капиталы и оправдать затраты.

Управление жилыми домами осуществляется ассоциациями жильцов, являющимися акционерами нескольких специализированных обществ городского обслуживания (электроэнергия, отопление, снабжение горячей водой, уход за зелеными насаждениями, очистка города, канализация, дорожное хозяйство, социальное и культурное обслуживание и т. д.). Таким образом, Фонд жилищного строительства, постепенно передавая управление городского хозяйства в руки населения, получает возможность сконцентрировать все свои усилия на новом строительстве. Часть архитектурно-планировочных проектов разрабатывается специальным планировочным бюро фонда. Это же бюро контролирует почти все субподрядные организации, выполняющие проектно-изыскательские работы для Тапиолы. Сама градостроительная идея Тапиолы вызвала такой интерес, что большинство выдающихся зодчих (таких, как Аарне Эрви) стремились принять непосредственное

¹ См. гл. I.

участие в создании города. Возникший в окрестностях Хельсинки город-сад превратился в архитектурную лабораторию, получившую мировое признание.

Иной представляется организация строительства в пригородах Стокгольма. Город, как известно, строит на уже принадлежащей ему территории и выполняет в наиболее благоприятных условиях свои функции по реализации генерального плана, назначает застройщиков для осуществления его отдельных компонентов (городской центр, комплексы жилых домов, промышленные зоны и т. д.). Разработкой генерального плана ведает муниципалитет, проекты детальной планировки выполняют застройщики. Чаще всего застройщиками выступают муниципальные кооперативные общества, не преследующие коммерческих целей («Свенска бустедер», «Фамилие бустедер», «Стокгольмсхем»), иногда частное общество («Фарста сентрум») или же частное общество, находящееся под финансовым контролем муниципалитета («Хюресхус Стокгольм»). Застройщику может быть вменено в обязанность возведение зданий культурно-бытового назначения. В этих случаях застройщик по окончании строительства продает или сдает внаем готовые здания, чаще всего муниципалитету (имеются в виду главным образом здания, предназначенные для культурного и медицинского обслуживания населения). Строительством школ занимаются муниципальные отделы народного образования. Дорожное строительство проводится городом. Строительство метрополитена осуществляется специализированным муниципальным обществом.

Готовые жилые дома заселяются в порядке очередности (иногда после нескольких лет ожидания). В противоположность английской практике при распределении квартир в Скандинавии место работы заселяемых не принимается во внимание. В Альбертслунде подбор будущих арендаторов помещений и квартиросъемщиков в принципе должен проводиться муниципалитетом. Однако, не имея возможности осуществлять все строительство своими силами, главную роль в этом вопросе муниципалитет отводит кооперативным обществам. В Стокгольме имеется список очередников. Семьи с тремя детьми, получившие квартиры в 1966 году, ожидали в среднем шесть лет, а семьи с одним ребенком ожидали восемь лет. Желающие приобрести квартиру в Тапиоле или помещение для предприятия могут получить нужную информацию в периодической печати. Специальная комиссия, руководствуясь социальными кри-

териями, производит подбор кандидатов на получение как жилых, так и нежилых помещений.

Взаимоотношения между государственными органами, ведающими новым градостроительством, и местными муниципалитетами в каждой стране имеют свои особенности. В некоторых случаях местные муниципалитеты пользуются правом самостоятельного решения градостроительных вопросов. В Альбертслунде полноправным хозяином является муниципалитет (община Хестедерне), который по своему усмотрению приобретает землю, строит дороги, сдает под застройку земельные участки строительным компаниям, привлекает в случае надобности строительные организации к возведению школьных зданий, спортивных сооружений, культурных учреждений на средства, полученные от государства. В дальнейшем муниципалитет управляет городским хозяйством. Он взимает местные налоги, что дает ему возможность выполнять эти функции. По такому же принципу ведется и строительство в Тапиоле, хотя здесь и есть некоторые отличия: расположенный на территории сельской общины Эспоо город-сад находится на большом отдалении от административного центра. Фонд жилищного строительства взял на себя устройство дорог, что составляло обязанность общины, которая не смогла справиться с ней своими средствами. Для нового города это означало дополнительные расходы, но в то же время открыло перед ним большую свободу действий. Работы по устройству дорог оцениваются в 7% от общей стоимости строительства города. Что касается зданий культурно-бытового назначения, то их строительство финансировалось муниципалитетом: закрытый бассейн (3 млн. франков по курсу 1968 года)¹, центр медицинского обслуживания, начальная школа, библиотека, детские учреждения. Другие культурно-бытовые учреждения финансировались частными обществами или общинами (дом молодежи, церковь) или же государством (спортивный комплекс). Затраты на строительство учреждений социально-бытового назначения обошлись в расчете на одного жителя примерно в 5000 марок (5600 франков), из которых 4000 марок (4500 франков) заплатил муниципалитет и около 1000 (1100 франков) — Фонд жилищного строительства.

В Стокгольме застройщиком является сам город. Он ведает проектированием, размеще-

¹ Цены даны из расчета 1 марка = 1,14 франка — по курсу 1968 г.

нием заказов среди подрядчиков, сдавая им в долгосрочную аренду (60 лет) земельные участки под застройку, хозяйственно-эксплуатационной стороной работы учреждений социально-бытового обслуживания, он также осуществляет административные функции и взимает местные налоги. В тех случаях, когда муниципалитет Стокгольма вынужден строить на территории, приобретенной у пригородных общин, по его заданию разрабатываются проекты планировки, подлежащие согласованию с заинтересованными муниципалитетами — единственными официальными инстанциями, ответственными за все градостроительные мероприятия. Для осуществления последних город Стокгольм и соответствующая пригородная община учреждают смешанное общество. Примером может служить общество жилищного строительства Салем — Стокгольм, созданное специально для строительства жилых массивов на территории Салема, принадлежащих стокгольмскому муниципалитету (новый квартал Седербю). Проблемы управления, возникающие в результате развития Стокгольма за пределы его административных границ, могут быть решены только путем создания единого административного центра всего строящегося Стокгольмского района.

Итак, в результате организационных мероприятий функции застройщика берет на себя либо соответствующий муниципалитет (Альбертслунд, Стокгольм), либо, как в Тапиоле, инициативное общество (Фонд жилищного строительства).

СИСТЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ

Вопрос приобретения территорий — первый, с которым приходится сталкиваться при осуществлении новых городов в условиях Скандинавских стран, — по-видимому, не вызывает больших осложнений. Дальновидная политика города Стокгольма, проводимая им с начала века, позволила планомерно вести новую застройку и в пределах городской черты, а затем на заблаговременно приобретенной территории пригородных общин. Муниципальный совет определяет назначение земельных участков, сдавая их в аренду сроком на 60 лет строительным компаниям, которые обязаны строго придерживаться принятых муниципалитетом планировочных схем.

В Финляндии Фонд жилищного строительства приобрел в 1951 г. под застройку города Тапиолы территорию площадью 270 гекта-

ров, принадлежавшую единственному юридическому лицу, за 200 000 000 старых финских марок (228 000 000 франков по курсу 1968 года, то есть 84 франка за 1 кв. метр).

В Дании община Хестедерне приобретала территорию под застройку Альбертслунда отдельными участками по разным ценам (в среднем за 1 кв. метр по 5 крон, или 3,3 франка). Цена, по которой община перепродает строительным компаниям земельные участки под застройку (25 крон, или 16 франков), включает в себя расходы на инженерную подготовку территории и озеленение без учета затрат, которые в любом случае производятся за счет муниципального бюджета.

Таким образом, финансирование земельных приобретений под новую застройку обеспечивается самим застройщиком, то есть муниципалитетами. При этом соблюдается обычная процедура и не возникает необходимости в создании особых органов, подобных британским корпорациям развития.

В Альбертслунде строительные компании пользуются долгосрочными займами (сроком на 30—60 лет), полученными от частных кредитных обществ на условиях довольно высокого процента (свыше 8 %). Фонд жилищного строительства в Тапиоле постоянно сталкивался с финансовыми проблемами: вначале, когда требовался капитал на приобретение территории для будущего города, и в дальнейшем, при освоении этой территории, ее инженерной подготовке и в ходе строительства. Фонд вынужден был брать краткосрочные займы, иногда из высокого процента (7,5 %), прежде чем ему удалось вернуть вложенные суммы путем перепродажи строительным компаниям уже подготовленных к застройке земельных участков. Кредитные общества выдавали займы лишь при том условии, если большинство квартир и индивидуальных домов (70 %) предназначалось для продажи в соответствии с разработанной программой на льготных условиях: одна треть стоимости этих жилищ покрывается долгосрочным займом от кредитного общества (сроком на 35 лет на условиях всего лишь от 1 до 5 % годовых), другая треть — займами у частных банков (сроком на 10 лет из 7,5 % годовых) и, наконец, оставшаяся треть вносится жильцом, но и эта сумма частично может быть покрыта за счет дополнительных займов. Из общего числа квартир 10 % предназначается для сдачи внаем. В этих случаях льготный заем достигает 60 % стоимости жилья. На строительство 20 % жилищ льготные займы не предоставляются. Помещения

для торговли и различных бюро, как правило, строятся Фондом жилищного строительства и продаются пользователям, которые

покупают их на собственные средства. В настоящее время цены на такие помещения следующие:

| | | | |
|---------------------------|------------------|----------------|---------------|
| Бюро | около 1000 марон | (1140 франков) | за 1 кв. метр |
| Магазины в центре | „ 2000 „ | (2280 „) | „ |
| Магазины внутри кварталов | от 600 до 700 „ | (680—800 „) | „ |

включая сюда стоимость подвода коммуникаций (водоснабжения, канализации, электричества и т. д.).

В новых кварталах Стокгольма, наоборот, выстроенные помещения, как правило, сдаются внаем. Строительные компании должны, следовательно, располагать значительным капиталом: центр Веллингбю обошелся обществу «Свенска бустедер» в 40 000 000 шведских крон (38 000 000 франков), и почти столько же стоило его расширение в 1966 году. Строительные компании для пополнения своих капиталов пользуются займами, получаемыми как от общественных, так и от частных кредитных учреждений. В случае перепродажи помещений (индивидуальных жилых домов и некоторых торговых помещений) погашение этих займов возлагается на покупателей. Государство устанавливает максимальный предел цены на жилые дома (в настоящее время 725 крон, или 690 франков, за 1 кв. метр) и предоставляет покупающим их ссуду в размере 30 % от общей стоимости жилого дома из расчета 4 % на тридцатилетний период. Впрочем, и этот процент может быть снижен, с тем чтобы людям, купившим себе жилище и вынужденным брать дополнительную ссуду в частном кредитном обществе, не пришлось бы выплачивать слишком высоких процентов (частные кредитные общества за ссуду сроком на 30 лет берут 7 % годовых). Скидка с процентов по государственной ссуде делается с таким расчетом, чтобы в среднем сумма процентов не превышала 4. Эта скидка пересматривается и, возможно, будет отменена, однако принимаются меры к тому, чтобы цены на квартиры в дальнейшем не возросли.

На строительство нежилых помещений государственные ссуды не выдаются, и их финансируют в той или иной мере строительные компании. Государственные ссуды могут выдаваться только на строительство главных торговых центров. Со своей стороны город Стокгольм гарантирует займы, полученные частными строительными компаниями. Что касается зданий промышленных предприятий, то они обычно строят на средства последних. Типовое строительство про-

мышленных объектов может осуществляться строительными компаниями, которые сдают их затем в аренду (например, «Свенска бустедер» в Буткирке). Отсутствие эффективного механизма финансирования, подобного тому, что был создан в Великобритании специально для новых городов, накладывает довольно тяжелые финансовые обязательства на арендаторов (обычное положение в Стокгольме и Альбертслунде) или владельцев (пример, наиболее характерный для Тапиолы).

Цены на экономичные индивидуальные жилые дома сборной конструкции в Альбертслунде невысоки: около 50 000 крон (33 000 франков) за квартиру 95 кв. метров. С учетом цены земельного участка, стоимости подвода коммуникаций и других затрат такой дом обходится в 73 000 крон. Плата за наем составляет около 400 франков в месяц, из которых очень небольшая часть (приблизительно одна десятая) покрывается за счет государственной субсидии, получаемой большинством семей, проживающих в этих домах.

В Стокгольме плата за наем жилых помещений несколько выше. В 1966 году ее средний размер достигал в новых кварталах 5 крон (4,8 франка) в год за 1 кв. метр. Стоимость квартир была уже заметно более высокой: 72 000 крон за квартиру площадью в среднем 80 кв. метров или 900 крон за 1 кв. метр. По пятилетнему плану «Свенска бустедер» — основная муниципальная строительная компания — должна построить 10 тысяч таких квартир. Можно заметить, что средний размер квартир постоянно увеличивается: в 1950 году равнялся примерно 60 кв. метров, к 1960 году достиг 70 кв. метров, а к настоящему времени — 80 кв. метров. Размер квартирной платы исчисляется таким образом, чтобы покрыть сумму процентных платежей по займам (с начислением 0,9 % в год на амортизацию), затраты на ремонт, содержание и управление жилыми домами, а также общие затраты.

Плата за помещения, сдаваемые внаем коммерческим предприятиям, выше. В центре Веллингбю она составляет в среднем 100

крон в год (около 100 франков) за 1 кв. метр и варьируется в зависимости от удаления от центра, формы земельного участка и в особенности от того, на каком этаже находится помещение (помещения первого этажа при сдаче внаем ценятся вдвое дороже по сравнению с теми, что расположены выше, и втрое против подвальных помещений). Имеет значение и характер использования помещения (для некоторых учреждений социально-бытового обслуживания, таких, как залы для собраний, кинотеатры, устанавливаются льготные условия найма, для банковских же учреждений, наоборот, повышенные ставки). Так, стоимость аренды помещений под торговые предприятия превышает 200 крон за 1 кв. метр, под конторы — от 120 до 150 крон, в то время как наем помещений в подземных этажах под склады стоит не более 60—80 крон. Плата за наем помещений коммерческого назначения во второстепенных городских центрах немногим превышает квартирную плату.

Что касается Тапиолы, то там 91 % всех построенных квартир продан жильцам. Цена квартир — около 700 финских марок (800 франков) за 1 кв. метр. Порядок финансирования строительства позволяет ограничить взносы из личных средств жильцов, сведя их к 25 % от общей цены (исключение составляют дорогие квартиры для высокообеспеченных слоев), и сократить ежемесячные платежи до уровня квартирной платы за наем (около 350 марок, или 400 франков, за квартиру в доме новой постройки, состоящую из 4 помещений общей площадью 80 кв. метров).

Эти нормы платы за наем и ежемесячных платежей можно считать относительно высокими, особенно по сравнению с теми, которые приняты в новых городах Великобритании. Здесь явно сказывается отсутствие особой системы, специально созданной для финансирования новых городов.

Суммы, получаемые от взносов за наем помещений, должны позволить ответственным органам обеспечить финансовое равновесие операции, то есть, обходясь без прибыли (поскольку речь идет о муниципалитете или компании, не преследующей коммерческих целей), не допускать в то же время и убытков, которые местная община не согласится принять на себя. Общее финансовое равновесие достигается за счет доходов от сдачи внаем помещений торгового, административного и промышленного назначения, которые компенсируют затраты на общее благоустройство города. Однако недостаточные размеры получаемых доходов ограничивают масштабы

этих мероприятий. Доходы от жилых помещений обеспечивают лишь покрытие расходов на содержание жилых домов и внутриквартальное благоустройство. Еще раз следует подчеркнуть, что полное решение финансовой проблемы возможно только в том случае, когда у нового города один хозяин.

ТРУДОВАЯ ЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

В отличие от новых городов Великобритании при осуществлении комплексных градостроительных мероприятий вблизи крупных скандинавских метрополий не ставилась задача обеспечить равновесие между численностью местного самостоятельного населения и количеством мест приложения труда. Это обстоятельство, в какой-то мере осложнившее в Скандинавии проблему финансового равновесия в ходе строительства новых городов (выше отмечалось, что в Великобритании насаждение промышленности и различных учреждений полностью окупало все затраты на инженерно-техническое оборудование города), объясняется тем фактом, что муниципалитеты никогда не пытались собрать точные и полные сведения о занятости населения. Хотя некоторые виды предприятий и учреждений различного профиля и рассматривались как желательные, никаких особых мер к их привлечению в города не предпринималось, и потому лишь предприятия торговли и обслуживания представлены там в действительно достаточном количестве. Размещение промышленных объектов всегда решалось независимо от жилой застройки. Промышленная зона (Юханнелунд), обслуживаемая отдельной станцией метрополитена, включается в систему Веллингбю. Больше половины этой зоны, общей площадью 26 гектаров, занято действующими предприятиями, на которых уже в 1966 году трудилось 3000 человек. Но для населения в 60 000 человек этого явно недостаточно, особенно если учитывать, что многие из рабочих не проживают в Веллингбю: город был уже почти полностью построен к тому времени, когда промышленная зона только начинала действовать. Нечто подобное наблюдалось и в Тапиоле, где в уже завершенном на 80 % городе в 1966 году в промышленности было занято всего 522 человека, то есть одна четвертая часть всего предусмотренного по плану количества рабочих. Только предприятия, непосредственно обслуживающие город, планируются одновременно с жилой застройкой. В системе Веллингбю, например, они почти пол-

ностью освоили отведенные для них 15 гектаров.

Наличие в городе учреждений разного профиля само по себе не может гарантировать равновесие между численностью населения и количеством мест приложения труда.

Власти Стокгольма не предпринимают каких-либо мер для рассредоточения центра и для того, чтобы поощрить такие учреждения перебазироваться в новые города. Но имеются отдельные исключения. Так, в Веллингбю возведены три крупных административных здания (общая полезная площадь — 60 000 кв. метров), где работают 2500 служащих. Национального бюро по энергетике и нескольких других, менее крупных учреждений. Эти здания расположены в Роксте, в 1 километре от

центра Веллингбю. В самом же центре муниципальное строительное общество «Свенска бустедер» возвело для себя административное здание. В общей сложности в учреждениях служат 3000 человек — столько же, сколько и в промышленном производстве. В Фарсте занято немногим более 2000 служащих в двух учреждениях: в национальной компании телефона и телеграфа и в страховом обществе. Последнее выбрало район Фарсты из-за его близости к Сканстуллу, где на той же линии метро находится его главная контора. В Тапиоле размещаются архитектурные и градостроительные бюро. Кроме того, там предполагается разместить подлежащие рассредоточению правительственные учреждения и административное здание финского фи-

ВЕЛЛИНГБЮ

(группа смежных жилых единств, объединенных одним центром)
ГОРОДСКИЕ СЛУЖБЫ И УЧРЕЖДЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ¹

| Вид деятельности | Число мест приложения труда | Число занятых неполный рабочий день | % занятых неполный рабочий день | Полезная площадь (м ²) | Полезная площадь в расчете на 1 работника (м ²) | Площадь территорий, занятых учреждениями (м ²) | Площадь территории в расчете на 1 работника (м ²) |
|---|-----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|---|--|---|
| Торговля | 2 619 | 782 | 29,9 | 95 803 | 43,0 | 79 912 | 35,8 |
| Народное образование | 1 040 | 358 | 34,4 | 83 542 | 92,1 | 269 328 | 313 |
| Отдых | 232 | 184 | 79,3 | 158 402 | 113,1 | 4 747 534 | 33 900 |
| Уход за детьми . . . | 162 | 77 | 47,5 | 6 639 | 53,7 | 18 248 | 89 |
| Общественная деятельность | 95 | 26 | 27,4 | 2 590 | 31,6 | — | — |
| Здравоохранение . . | 320 | 115 | 35,9 | 7 466 | 28,4 | 2 553 | 9,7 |
| Похоронное обслуживание | 20 | 3 | 15,0 | 2 660 | 143,8 | 169 010 | 9140 |
| Служба охраны общественного порядка | 54 | 0 | 0 | 1 507 | 27,9 | 347 | 6,4 |
| Обслуживание зданий | 109 | 3 | 2,8 | 7 942 | 73,9 | 10 432 | 97 |
| Службы городских коммуникаций | 229 | 24 | 10,5 | 46 129 | 212,4 | 1 180 645 | 5 440 |
| Обслуживание на дому | 1 360 | 725 | 53,3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Обслуживание государственных учреждений | 413 | 33 | 8,0 | 44 349 | 111,8 | 176 915 | 447 |
| Итого . . . | 6 653 | 2 330 | 35,0 | 314 469 | 57,3 | 6 655 104 | 1000,3 |

¹ Gunner Asvårn, P. M. angående prognosstudier om servicestandarden, 10. 2. 1966, 43 p.

лиала компании «Эспоо». В общей сложности это дает 1000 мест приложения труда, что явно недостаточно для такого города, как Тапиола. В Альбертслунде обосновалось центральное правление потребительской кооперации (500 служащих) и одно высшее учебное заведение.

Кроме того, к числу служащих можно отнести работников почт, транспорта, педагогов начальных и средних школ, учреждений здравоохранения и др.

В центре Веллингбю имеется почтовое отделение, два бюро путешествий, станция метро, агентство печати, контора по найму, медицинский центр, стоматологическая амбулатория, родильный дом, детская клиника, полицейское отделение, библиотека с читальным залом, молодежный центр, культовые здания (с пристройками для молодежного клуба, приходской конторой и т. д.), школы, одна гостиница и т. п.

В недавно опубликованной специальной брошюре о Веллингбю сообщается, что в центральной зоне этого города занято на постоянной работе 7000 человек, из них 2200 человек — в самом центре, включая и торговый центр. В сфере управления культурно-бытового обслуживания города-сада Тапиолы занято около 400 человек, в школах (преподавательский состав и технический персонал) — 200 человек, в банках и на почте — 100 служащих, на государственной службе — 300 человек, в службах муниципалитета — 150 человек и приблизительно столько же на транспорте — всего 1300—1400 мест приложения труда, что составляет около 60 % общего количества. Это явно недостаточно по отношению к количеству самостоятельного населения (всего лишь 20 % от последнего). Поэтому предусматривают увеличение мест приложения труда за счет расширения следующих городских служб:

административный центр;

учреждения культурно-бытового обслуживания (медицинский центр, спортивный комплекс, центры для молодежи и детей, библиотека, театр, плавательный бассейн и т. д.);

специальные учебные заведения и лицей;

службы муниципалитета

— всего около 725 мест приложения труда, что составит около 20 % от общего числа занятых в сфере обслуживания, намеченного по плану.

Анализ категорий деятельности населения в новых городах Скандинавии обнаруживает значительный дефицит мест приложения труда. Нехватка мест в учреждениях не является неожиданной: с этим уже приходи-

лось сталкиваться в новых британских городах, равно как и в большинстве пригородных зон многих крупных городов. Менее естественным представляется недостаточное число мест приложения труда в промышленности.

ЦЕНТРЫ

Основа экономической деятельности в новых городах Скандинавии, по существу, сосредоточена в центрах, главное назначение которых — торговля. Хотя трудно установить какие-то общие правила, можно считать, что в Швеции существуют городские центры трех ступеней:

центры, непосредственно обслуживающие новые города с населением порядка 50 000 человек и косвенно более обширную зону: Веллингбю, Фарста, Хёгдален, Скерхольмен и центр Альбертслунда;

центры жилых зон, обслуживающие от 5000 до 10 000 жителей. В настоящее время центры Альбертслунда и Тапиолы относятся к этой категории. Впрочем, торговый центр Тапиолы по ассортименту снабжения мог бы быть отнесен и к более высокой категории;

несколько торговых предприятий, сгруппированных в жилых зонах.

В центре Альбертслунда, первая очередь которого была открыта в 1965 году, в то время, когда население города не достигало и 8000 жителей, работали один магазин предметов широкого потребления, небольшой универмаг, булочная, обувной магазин, химчистка, аптека, магазины одежды, магазин для самых маленьких, парикмахерская, фотоателье, книжный магазин, часовой и оптический магазины, торговля цветами, мебельный магазин, скобяная торговля — всего пятнадцать торговых точек. Кроме того, в центре Альбертслунда сосредоточены почта, банки, ресторан, стоматологическая амбулатория, кегельбан и другие виды развлечений, библиотека. В 1966 году была закончена вторая очередь центра. Были открыты несколько новых лавок (рыбная, мясная, фруктово-овощная и др.), а также аптека. В 1967 году открыта третья очередь, включающая магазины и конторы. В дальнейшем центр будет расширяться по мере необходимости. Для этой цели зарезервированы значительные участки территории, например целый гектар для крупного магазина, участки под кинотеатр, дом культуры. Зарезервировано также 8 земельных участков для будущего строительства конторского типа общей полезной площадью 33 000 кв. метров. Городской муниципалитет намерен продавать эти

участки предприятиям для создания возможно большего количества учреждений, главным образом различных контор.

Первым крупным из новых торговых центров, построенных в Швеции, был центр Веллингбю. В то время (1950 год) такое дело казалось рискованным, и поэтому оно было поручено муниципальной компании «Свенска бустедер». К моменту открытия центра 14 ноября 1954 года в нем насчитывалось сорок лавок и два крупных магазина, а уже в 1955 году действовали еще 30 лавок и различные учреждения бытового обслуживания. К этому времени полезная площадь торгового центра составляла 24 тыс. кв. метров, из которых 12 тыс. кв. метров были заняты торговыми предприятиями. Позднее открылись: в 1956 году — зал собраний, кинотеатр, медицинский центр и культовое здание; в 1962 году — гостиница (временно использовавшаяся под общежитие медсестер); в 1963 году — универсальный магазин, несколько лавок и конторы; в 1964 году — автомобильная стоянка на 600 мест, станция обслуживания и несколько магазинов. К первому апреля 1966 года была завершена последняя очередь торгового центра: около 20 лавок, несколько новых контор, банк, страховое агентство, несколько залов для общественных мероприятий и даже балетное училище. Общая рабочая площадь всех магазинов (около 100) составляла 19 тыс. кв. метров (37 тыс. кв. метров полезной площади); контор, предприятий бытового обслуживания и других учреждений городского центра — около 33 тыс. кв. метров. На оставшейся части, зарезервированной под городской центр, строится здание конторского типа с несколькими помещениями для кустарно-ремесленных мастерских. В случае необходимости дальнейшего расширения центра предусматривается возведение над открытой линией метро второго уровня или даже реконструкция окружающей центр территории со сносом многоэтажных жилых домов. Все магазины расположены на первых этажах, а их загрузка товарами производится через подземные въезды непосредственно в подвальные помещения магазинов. Движение по улицам центра исключительно пешеходное, кроме объезда вокруг центра.

Следует отметить, что поначалу пришлось открывать магазины минимальных размеров с дальнейшим их переустройством в соответствии с нормами, предусмотренными для каждого типа магазинов.

Центр Фарсты имеет такое же значение, как и центр Веллингбю. Сходно и их расположение по отношению к Стокгольму: оба —

южнее столицы. Центр Фарсты обслуживает в первую очередь 25 000 жителей города, а также обитателей смежных жилых единств: Губбенгена, Хёкаренгена, Шендаля, Фагершо и Фарста-Странда, имеющих в общей сложности около 800 000 жителей. Сверх этого торговый центр обслуживает население округа в радиусе пятнадцатиминутной поездки на автомобиле. Число таких клиентов достигает 200 000.

Проект центра Фарсты был разработан в 1957 году, через семь лет после утверждения проекта Веллингбю. Центр Фарсты был открыт в 1960 году. В 1965 году дополнительно были построены здания конторского типа для учреждений. В отличие от Веллингбю строительство велось частными компаниями. Рентабельность такого предприятия доказана удачным опытом Веллингбю. Работы были возложены на строительную компанию, специально созданную с этой целью, с финансовым участием шести обществ. Первоначально торговая площадь центра составляла 21 тыс. кв. метров, при последующем расширении она была доведена до 28 000 кв. метров. Половину этой площади занимают 3 крупных магазина, на остальной размещается около 60 небольших магазинов и лавок. Вспомогательная площадь, составляющая около 25 000 кв. метров, отведена под склады, конторы и т. п., половина из которых обслуживает три названных больших магазина. До 1965 года различные учреждения социально-бытового обслуживания, а также бюро и конторы занимали 27 000 кв. метров. Центр располагает автостоянкой на 2000 машин.

Торговые центры подобной категории уже существуют (Хёгдален), проектируются или строятся в других местах.

Центр Тэбю, строящийся частной компанией к северо-востоку от Стокгольма, будет обслуживать 18 000 человек, проживающих в самом городе, и 120 000 жителей зоны, находящейся в сфере притяжения Тэбю. Торговая площадь предприятий центра определяется в 22 500 кв. метров (общая полезная площадь — 33 000 кв. метров). Предусматривается автостоянка на 2500 мест. Центр Тэбю расположен между двумя железнодорожными ветками. Главное сооружение центра представляет собой крупное здание, имеющее в плане 100×30 метров. В нем размещаются два больших магазина и сорок малых. В высотном двадцатидвухэтажном здании полуциркульной формы будут расположены различные учреждения. Все социально-бытовые службы разместятся вдоль широкой пе-

пешеходной магистрали, связывающей эти два здания с вокзалом.

Построенный муниципальной компанией «Свенска бустедер» центр Скерхольмена станет крупнейшим из всех торговых центров новых городов Стокгольмского района. Он будет обслуживать, помимо Скерхольмена, новые кварталы, группирующиеся вдоль юго-западной железнодорожной линии (Сетра, Ворберг, Бреденг, Ворбю, Сульгорден, Альбю и др.), и, по-видимому, в зону его притяжения войдет весь юго-запад агломерации (300 000 жителей). В центре Скерхольмена проектируются два крупных универмага, 65 небольших магазинов и помещения для 25 различных учреждений (банки, почта, кустарно-ремесленные мастерские и т. д.) общей площадью 40 000 кв. метров и столько же — для подсобных торговых помещений. В расчете на покупателей, пользующихся автомобилями, предусматривается трехъярусная стоянка на 4000 мест. Центр размещен на территории 16 гектаров, в небольшой долине, в непосредственной близости от автомагистрали, соединяющей Стокгольм с континентом. В центре обеспечивается полное разделение транспортных потоков. Движение транспорта осуществляется по подземной улице, а на поверхности допускается только пешеходное движение. Проектом предусмотрены гостиница на 180 комнат и апартаментов, лицей и техникум, а также ряд других учреждений социально-бытового обслуживания. Строительство центра Скерхольмена начато в 1964 году, а в 1968 году была открыта первая очередь. К этому времени были закончены дополнительные линии метрополитена.

Система торговых центров новых шведских городов дополняется центрами жилых единств. Такой дополнительный центр, занимающий 1 гектар в Хессельбю-Странде — жилым единстве с населением 10 000 человек, расположенном у озера Мелар, — построен в системе Веллингбю. В нем около двадцати магазинов общей торговой площадью 1980 кв. метров (общая полезная площадь — 4000 кв. метров), молодежный центр, детский сад, кафе. В центре предусматривается только пешеходное движение. Дополнительный центр Хессельбю-Горда (соседнего с предыдущим жилого единства с населением 15 000 человек) несколько крупнее (25 магазинов общей торговой площадью 3400 кв. метров). Центр жилого единства Блаккеберг (10 000 жителей) включает 30 небольших магазинов общей торговой площадью 2900 кв. метров. Менее значителен торговый центр Роксты близ Веллингбю. Жилые единства си-

стемы Фарсты (Хёкаренген, Губбенген, Шендаль) имеют примерно такие же центры. Второстепенные центры более изолированных жилых единств объединяют до 30 магазинов в каждом (Фруэнген, Хагсетра).

Система коммерческих центров в Тапиоле — единственном новом городе района Хельсинки с населением около 15 000 человек — менее четкая. Кроме главного центра, там имеется три второстепенных, по одному в каждом жилом единстве. Автор проекта, знаменитый архитектор Аарне Эрви, возвел главный центр вокруг обширного водоема площадью 1 гектар. Центр отделен от жилых единств благоустроенным зеленым пространством. Автомобильное движение на территории центра запрещено. От второстепенных центров он отличается как архитектурным обликом, так и объемом построек: высокое здание (одновременно водонапорная башня), в котором размещены различные учреждения и ресторан, административный центр, культурный центр, бассейн и кирка. Общая полезная площадь главного центра составляет 12 000 кв. метров. Там есть также здание, объединяющее 35 магазинов, выстроенных покоем вокруг небольшого водоема. В каждом дополнительном центре по 20 небольших магазинов общей торговой площадью 2 000 000 кв. метров. Отдельно стоящих магазинов в городе совсем немного.

Проектированию торговых центров обычно предшествует исследование торговой конъюнктуры (для Скерхольмена было проведено даже два таких исследования; одно — торговой палатой Стокгольма на основе демографических прогнозов, другое — строительной компанией «Свенска бустедер», по заданию которой составлялись прогнозы рентабельности капиталовложений) и посещаемости магазинов (использовались данные, полученные ранее в Веллингбю методом выборочного опроса покупателей).

Новые скандинавские города были задуманы и осуществлялись как функция от их центров, которые и вдохнули в них жизнь. Разумеется, назначение их не только торговое. Различные учреждения, в первую очередь культурно-бытовой службы, сильно поднимают их значение, нередко занимая площадь, равную (или большую) полезной площади торговых учреждений. В огромном множестве разрабатываемых повсеместно проектов отражается успех скандинавской градостроительной практики как с точки зрения эстетической (например, центр Тапиолы, куда съезжаются туристы со всего света), так и

экономической (центры Веллингбю, Фарсты и других новых городов).

Но каким бы ни было значение центров, даже главных, они не могут, разумеется, обеспечить работой все население города. Недостаточное количество мест приложения труда в новых городах объясняется слабым развитием в них промышленности и учреждений, где используется умственный труд. Известно, что скандинавы не стремятся устанавливать в своих новых городах механической связи между количеством жителей и числом мест приложения труда. Тем не менее они надеялись, что в этой области будет достигнуто равновесие. Приходится констатировать, что желаемого равновесия в уже созданных новых городах достигнуть не удалось.

Если для Альбертслунда, может быть, еще рано делать какие-либо выводы, то уже ясно, что в Тапиоле нужное равновесие далеко не достигнуто (всего лишь 3000 мест приложения труда на 15 000 жителей). Даже при условии некоторого изменения этого соотношения в будущем в лучшую сторону нельзя надеяться на существенное уменьшение ежедневных маятниковых миграций населения (5000 человек в день).

В шведских городах решение проблемы занятости усложняется из-за отсутствия единого планового органа. Тем не менее в Веллингбю удалось организовать 9000 мест приложения труда в 1960 году и 13 000 в 1966 году на 25 000 человек самодеятельного населения из общего количества 60 000 жителей. Таким образом, приблизительно на два человека приходится одно место работы. Однако, если учесть, что по крайней мере треть мест приложения труда всей урбанизированной группы Веллингбю занята людьми, не проживающими в данной группе, то станет понятным, почему две трети активного городского населения работает вне системы Веллингбю. Подобная же картина наблюдается и в других новых городах Швеции.

ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА

В шведских новых городах, как, впрочем, и во всех других вновь выстроенных поселениях городского типа, отсутствует равновесие в возрастной структуре населения. Преобладают молодые: так, в Веллингбю в 1964 году насчитывалось 40% несовершеннолетних (в центре Стокгольма — 15%), 38% взрослых в возрасте от 21 до 45 лет (в центре Стокгольма — 28%), взрослых в возрасте от 45 до 65 лет всего лишь 18% и, наконец, только 4%

стариков (22% — в центре Стокгольма). Естественно, что демографическая структура в новых городах быстро меняется. Достаточно указать на пример Веллингбю, где в 1954 году взрослые в возрасте от 21 до 45 лет составляли 58% всего населения. Надо заметить, что средний возраст новых поселенцев заметно повышается из-за длительности ожидания очереди на получение квартир (в Альбертслунде очередники ожидают получения квартиры 7—8 лет). Перемена места жительства в новых городах — явление довольно распространенное. В Веллингбю около 10% всего населения переехало в другие места (сюда включаются переезды на другие квартиры в том же Веллингбю). С подобным явлением значительно реже можно встретиться в Тапиоле, где большинство населения — собственники жилищ и где условия жизни лучшие в Финляндии. В связи с ростом семей ставится вопрос об увеличении средней величины квартир и индивидуальных домов. В то же время квартиры не перенаселены¹: в среднем на одну квартиру в 1964 году приходилось 3,13 человека. Таких квартир компания «Свенска бустедер» построила в районе Стокгольма 13 000. В новые города наряду с представителями других слоев населения устремляются семьи среднего достатка и даже высокообеспеченные (в результате средний доход семьи в системе Веллингбю выше стокгольмского). По-видимому, это объясняется качеством жилищ и условиями окружающей среды в новых городах.

МАЯТНИКОВЫЕ МИГРАЦИИ И ТРАНСПОРТ

Недостаток мест приложения труда в новых городах вынуждает мириться с маятниковыми миграциями. Из 25 000 человек самодеятельного населения группы Веллингбю в 1960 году (в общей сложности имелось 9000 мест приложения труда) заняты были лишь 5000 человек, или 20%. 50% (12 000 человек) работало в центре Стокгольма и 30% — в других местах. С тех пор это соотношение изменилось (к 1966 году число мест приложения труда достигло 13 000), но не слишком значительно. В Тапиоле на 7000 человек активного населения приходится всего 3000 мест приложения труда, из которых половина занята иногородними. В результате четверо из каждых пяти занятых ездят на работу за пределы города-сада.

¹ Это связано с низкой рождаемостью в Швеции: 48,6% всех семей бездетны, и только 22% семей имеют 4 и более детей.

Необходимо, следовательно, обеспечить хорошее сообщение между новым и старым городом. Выше говорилось о том, что новые градостроительные образования планировались и осуществлялись как составная часть проектов районной планировки, в которых особое место отводится общественному транспорту и железнодорожному сообщению, и что с учетом развития этих транспортных систем выбиралось размещение новой застройки и даже ее осуществление. Последняя в Копенгагене, например, задержалась из-за того, что

не были своевременно построены новые скоростные пригородные линии. Строительство Альбертслунда было начато лишь после налаживания интенсивного железнодорожного сообщения с Копенгагеном (три поезда в час, связывающие новый город со столицей и покрывающие расстояние между ними за 20 минут). Стокгольмское метро (шесть поездов в час) связывает окружающие его новые кварталы, возведенные вокруг станций метро, с центром столицы, причем поездка занимает менее получаса. В 1966 году в Скерхольмене

СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО В СТОКГОЛЬМЕ

| Линия | Дата открытия | Число станций | Дата открытия торгового центра |
|---|---------------|---------------|--------------------------------|
| ЛИНИЯ ФАРСТЫ (18 — ЮЖНАЯ) | | | |
| Слюссен—Хёнаренген | 1950 | 10 | Фарста, 1960 |
| Кунгсгатан—Слюссен | 1957 | 3 | |
| Хёнаренген—Фарста | 1958 | 1 | |
| Фарста—Фарста-Странд | 1967 | 1 | |
| ЛИНИЯ ВЕЛЛИНГБЮ (11 — СЕВЕРНАЯ) И ХЕССЕЛЬБЮ (18 — СЕВЕРНАЯ) | | | |
| Кунгсгатан—Веллингбю | 1952 | 16 | Веллингбю, 1952 |
| Веллингбю—Хессельбю-Горд | 1956 | 2 | Хессельбю-Горд, 1955 |
| Хессельбю-Горд—Хессельбю-Странд | 1958 | 1 | Хессельбю-Странд, 1958 |
| ЛИНИЯ ХАГСЕТРЫ (19 — ЮЖНАЯ) | | | |
| Слюссен—Стуребю | 1951 | 8 | Хёгдален, 1959; |
| Стуребю—Хёгдален | 1954 | 2 | Бандхаген, 1958 |
| Хёгдален—Рогсвед | 1959 | 1 | Рогсвед, 1959 |
| Рогсвед—Хагсетра | 1960 | 1 | Хагсетра, 1960 |
| ЛИНИЯ ФРУЭНГЕНА (14 — ЗАПАДНАЯ) | | | |
| Сентрален—Фруэнген | 1964 | 11 | Фруэнген, 1964 |
| ЛИНИЯ БАГАРМОССЕНА (11 — ЮЖНАЯ) | | | |
| Скермарбрунк—Хаммарбюхёйден | 1958 | 1 | Бьерхаген, 1955 |
| Хаммарбюхёйден—Багармоссен | 1958 | 3 | Керрторп, 1961 |
| ЛИНИЯ СЕТРЫ (13 — ЗАПАДНАЯ) | | | |
| Лильехольмен—Ёрсберг | 1964 | 2 | Скерхольмен, 1968 |
| Ёрсберг—Сетра | 1965 | 4 | |
| Сетра—Скерхольмен | 1966 | 1 | |
| Скерхольмен—Ворберг | 1967 | 1 | |
| ЛИНИЯ ЁСТЕРМАЛЬСТОРГА (13 И 14 — ВОСТОЧНЫЕ) | | | |
| Сентрален—Ёстермальсторг | 1965 | 1 | |
| Ёстермальсторг—Рупстен | 1967 | 3 | |

линия метро была проведена прежде, чем был построен новый центр. И лишь Тапиола, обязанная своим возникновением частной инициативе, обслуживается только автобусом, покрывающим расстояние 9 километров, которое отделяет ее от Хельсинки, за три четверти часа.

В масштабе столь небольших градостроительных единиц внутренний транспорт имеет второстепенное значение. Обычно это вспомогательные автобусные маршруты или рокадные линии.

Если общественному транспорту принадлежит доминирующая роль (особенно в обеспечении маятниковых миграций), то и значение автомобиля заметно возросло, что в свою очередь вызвало большую потребность в автостоянках. В пригородном поясе Стокгольма принята норма — 1 место автостоянки на семью — и сверх того выделены места для машин иногородних (из расчета 0,2—0,5 места на квартиру или индивидуальный жилой дом). В Альбертслунде зарезервированы участки под автостоянки из расчета 1,5 места на квартиру, но по соображениям экономии пока еще не все стоянки построены. В Тапиоле вначале приходилось одно место на семью, в дальнейшем норма повысилась до одного места на квартиру и двух на каждый индивидуальный дом. Пришлось увеличить площадь стоянок и в центрах новых городов (в Веллингбю с 650 до 1250 мест, и это число, очевидно, достигнет в дальнейшем 2500; с 1500 до 2000 мест в Фарсте, с 800 до 1500 мест в Тапиоле). В Скерхольмене планируются автостоянки на 5000 мест (4000 — на первом этапе строительства), в Тэбю — на 2000 мест (1500 — на первом этапе) — иначе говоря, соответственно в 4 и в 2,5 раза больше торговой площади городского центра (соотношения, близкие к американским нормам).

СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Одной из важных функций центров новых скандинавских городов, помимо чисто коммерческой деятельности, является социально-

бытовое обслуживание населения. Муниципалитеты стремились (и достигли в этом успеха) обеспечить жителей социально-бытовым обслуживанием желаемого уровня и при этом, что важно отметить, уделить должное внимание учреждениям, которые с финансовой точки зрения не считаются доходными (общественные, культурные и т. п. заведения). Так, в Веллингбю и Скерхольмене были открыты средние, а в Альбертслунде и Тапиоле высшие учебные заведения. Во всех крупных центрах появляются медицинские и общественные учреждения, культурные здания, библиотеки. Для занятий спортом и для других видов досуга строятся плавательные бассейны, спортивные центры, кегельбаны и т. п. Предусмотрено также строительство гостиниц, но иногда последним не хватает клиентуры (как уже упоминалось выше, в Веллингбю гостиницу пришлось переоборудовать под общежитие медсестер). Планируются кинотеатры, а в некоторых главных центрах (Веллингбю, Фарста) и театры или культурные центры (проектируются в Тапиоле), а также молодежные клубы, залы для собраний (Веллингбю, Скерхольмен) — все это создает условия для полнокровной культурной и общественной жизни. Решение этой проблемы затруднено, однако, тем, что в населении новых городов преобладает молодежь, часть которой работает за пределами нового города, другая — совсем недавно в нем обосновалась. И тем не менее число различных клубов и общественных организаций растет (70 — в Веллингбю, около 30 — в Тапиоле). Привлекательная архитектура общественных сооружений и вся обстановка городского центра благоприятствуют общению. Было бы, разумеется, преувеличением утверждать, будто общественная жизнь в новых городах Скандинавии бьет ключом. Здесь, как и повсюду, дают о себе знать все усиливающаяся автомобилизация и влияние телевидения, которые ограничивают участие жителей в социальной жизни. Решение этой важной проблемы — процесс сложный и длительный.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Нельзя с уверенностью утверждать, что новые градостроительные образования в крупных скандинавских агломерациях могут считаться новыми городами в полном смысле этого слова. Их небольшие размеры, тесная географическая близость с существующей агломерацией, отсутствие полнокровной общественной жизни — все это дает основание назвать их скорее новыми кварталами. Своими масштабами они отличаются как от новых городов Великобритании, в основе которых лежит принцип автономии, так и от проектируемых новых городов Парижского района.

Видимо, их следует уподобить тем новообразованиям, которые мыслятся вокруг главных провинциальных центров Франции. В этом смысле их опыт может быть весьма поучительным.

Административный статус скандинавских (в особенности шведских) новых городов создает благоприятные условия для их разви-

тия. Можно констатировать также, что единство замысла и осуществления (характерное и для новых городов Великобритании) дает свои плодотворные результаты. И напротив, проблема финансирования, не получившая достаточно эффективного решения, обуславливает относительно высокие цены на жилье, а следовательно, известную социальную дискриминацию. Ограниченные масштабы рассмотренных градостроительных мероприятий сказываются в недостатке мест приложения труда. Поэтому скандинавы, как уже указывалось, планируют ныне новые города гораздо большего масштаба (с населением от 100 000 до 300 000 человек).

Однако главный урок новых кварталов Стокгольма и города-сада Тапиолы состоит в том, что их большой успех коренится в высоком качестве архитектуры и ландшафтного строительства, достигнутом при относительно ограниченных средствах.

ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И НОВЫЕ ГОРОДА В НИДЕРЛАНДАХ

ВВЕДЕНИЕ

Нидерланды во многих отношениях являются собой интересный пример освоения территории и градостроительства. С одной стороны, ограниченность территории в стране, которую можно назвать единственной абсолютно перенаселенной страной¹, вынуждает компетентные плановые органы принять как единственную возможность «тотальную урбанизацию территории». Кроме того, это единственная страна, где люди отвоевывают землю у моря² и используют ее с максимальной интенсивностью. И наконец, конурбация западной Голландии (Рандстад-Холланд) служит уникальным примером кольцевой агломерации (без нее это понятие было бы не более чем теоретической схемой), — примером, который демонстрирует возможность использования внутренней территории конурбации под сельскохозяйственные угодья или места отдыха.

Развитие крупных агломераций (Амстердам, Гаага, Роттердам) до настоящего времени принимало формы так называемых новых кварталов, в какой-то мере напоминающих новые кварталы пригородов Стокгольма. При этом новая застройка является непосредственным продолжением города, без всяких пространственных разрывов. Таким образом, сфера действия городских учреждений социально-бытового обслуживания населения и других мест приложения труда распространяется на районы новостроек. Ныне наблюдается тенденция к строительству крупных (100 000 жителей) новых городов на территориях (Лелейстад — будущий центр зоны польдеров), подлежащих реконструкции, или же по осям градостроительного развития крупных агломераций Рандстада — с известным интервалом от границы уже сложившейся го-

родской ткани. Достигнутый в труднейших условиях высокий уровень градостроительных работ делает изучение нидерландского опыта особенно ценным.

I. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ

В Нидерландах муниципалитеты (12 провинций и несколько тысяч общин) играют важную роль. Центральные власти осуществляют контроль над администрацией провинций, которая в свою очередь контролирует деятельность муниципалитетов. На этих трех уровнях и осуществляется руководство делами градостроительства и освоения территории. Правительство определяет структуру органов, ведающих вопросами освоения территории. В системе этих органов разрабатываются проекты планировки провинций, которые подлежат утверждению правительством и одновременно являются руководящим началом для составления планов городов. И только эти последние после их утверждения властями провинции могут оставаться предметом обсуждения заинтересованных сторон. Роль правительства состоит также в распределении государственных субсидий и утверждении градостроительных программ.

В двух докладах Государственной службы освоения территории, опубликованных в 1960 и 1966 годах, определяются основные направления градостроительного развития с их технико-экономическим обоснованием. Второй из этих докладов снабжен картой в масштабе 1 : 500 000, которая наглядно показывает возможности использования территории, различая три типа жилищ, промышленные и портовые зоны и пять категорий парков и зон отдыха. Доклад содержит также принципиальную схему транспортного решения автомобильных и железных дорог.

Представленные в такой форме общие установки согласованы с Министерством экономики, которое по договоренности с Госу-

¹ Население Нидерландов — 12,5 млн. человек, плотность — 375 человек на 1 кв. километр, т. е. вчетверо выше, чем во Франции. Быстрый рост населения обусловлен высоким уровнем рождаемости (21,3‰) и чрезвычайно низкой смертностью — 7,6‰.

² Иногда в шутку говорят: „Бог создал весь мир, кроме Голландии, которую голландцы создали сами“. И действительно, если бы дамбы исчезли, более половины территории страны оказалось бы под водой.

дарственным советом по освоению территории объявило в 1958 году о решении выделить так называемые «проблемные районы», в которых прежде всего должны быть созданы места приложения труда. Эти районы занимают весь север (Фриз, Дренте, Гронинген) и юго-восток страны, а также некоторые восточные (в Оверейселе), южные (северный Брабант и северный Лимбург, окрестности Эйндховена) и западные секторы (крайний север провинции Северная Голландия).

ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ОСНОВ

Прежде всего прогнозируются перспективы демографического роста. К концу века ожидают увеличения населения на две трети (с 12 500 000 в 1967 году до 20 000 000). Но эта гипотеза должна быть дополнена прогнозами роста населения районов. Современные миграционные тенденции характеризуются широким оттоком населения с севера, востока и юго-запада страны главным образом в западные районы, и прежде всего в Рандстад-Холланд. Но недостаток территории на западе, стремление создать дополнительные места приложения труда и развивать «проблемные районы» — все это требует мер к поощрению переселения в прямо противоположном направлении. Если с учетом современных миграционных течений более половины прироста населения должно основываться на западе, то руководители градостроительной политики, согласно докладу 1960 года, ставят цель до 1980 года сократить эту долю примерно до 40 %, а к 2000 году даже до 20 % (по докладу 1966 года). Согласно этому прогнозу, население запада страны к 2000 году должно увеличиться всего на 25 %. Ясно, что такая задача, подразумевающая обращение вспять нынешних миграционных течений, не может иметь реального обоснования и, по всей вероятности, невыполнима. Рост населения юга страны будет несколько замедлен (к концу века прирост составит 50 %), а на востоке и особенно на севере и юго-западе — значительно ускорится, и прирост составит к концу века примерно 130 %. В зоне польдеров к этому же времени будет проживать около 500 000. Впрочем, политику расселения населения не следует упрощать. Так, средства замедления демографического роста западных районов страны неприменимы к крайнему северу Голландии.

Не менее важно составить представление об образе жизни следующего поколения. Ни-

дерландские специалисты считают, что к этой проблеме следует подходить осторожно, поскольку ее изучение поднимает больше вопросов, чем может дать ответов. Но уже теперь с полной определенностью можно сказать, что уровень автомобилизации значительно повысится. В настоящее время в Голландии на каждые 8 жителей приходится 1 автомобиль, всего 1 500 000. К 2000 году их число достигнет 7 000 000, то есть 1 автомашин на каждые 3 человека. В результате возрастет мобильность населения, появятся более широкие возможности для посещения театров, музеев, участия в общественно-культурных мероприятиях. «Наиболее характерной чертой будущего образа жизни будет возможность осуществления более широкого выбора во всех областях человеческой деятельности», — утверждают авторы доклада 1966 года и делают отсюда заключение, что «в перспективном планировании большое внимание должно быть уделено сохранению всюду, где это возможно, своеобразных черт нашей страны, выработавшихся в ходе исторического развития, под влиянием природных условий и т. п., а также созданию новой и многообразной жизненной среды».

Кроме того, можно предвидеть, что почти все население будет проживать в городах и что потребуется больше территории. Исходя из предполагаемого роста населения на 70 %, можно ожидать, что площадь под жилую застройку увеличится втрое. Несомненно, получат развитие новые типы жилищ, но большая часть жилого строительства будет по-прежнему приходиться на индивидуальные дома, относительно компактно сгруппированные. Особое внимание будет уделяться окружающей среде, городскому пейзажу. Считается, что разнообразие типов жилых зданий необходимо для того, чтобы обеспечить более высокий уровень, а также широкий выбор транспортных средств (индивидуальных и общественных). Чтобы добиться таких условий в Рандстаде, необходимо будет переселить отсюда часть жителей в другие районы страны.

ЗАДАЧИ ПЛАНИРОВКИ

Все вышеизложенное в конкретных проектных разработках характеризуется несколькими общими положениями:

максимально сдерживаемое, но тем не менее неизбежное расширение конурбации Рандстад-Холланд;

выбор преференциальных направлений развития конурбации — к северу от Кеннемер-

ланда, к южной части полейдеров, к урбанизированной зоне Гелре и к северу Зеландии; сохранение в центре Рандстада свободной от застройки территории для сельскохозяйственных целей и отдыха;

слияние в новую конурбацию существующих городов северного Брабанта;

дальнейшее развитие последней конурбации в сторону дельты Шельды, где планируется новая портовая система;

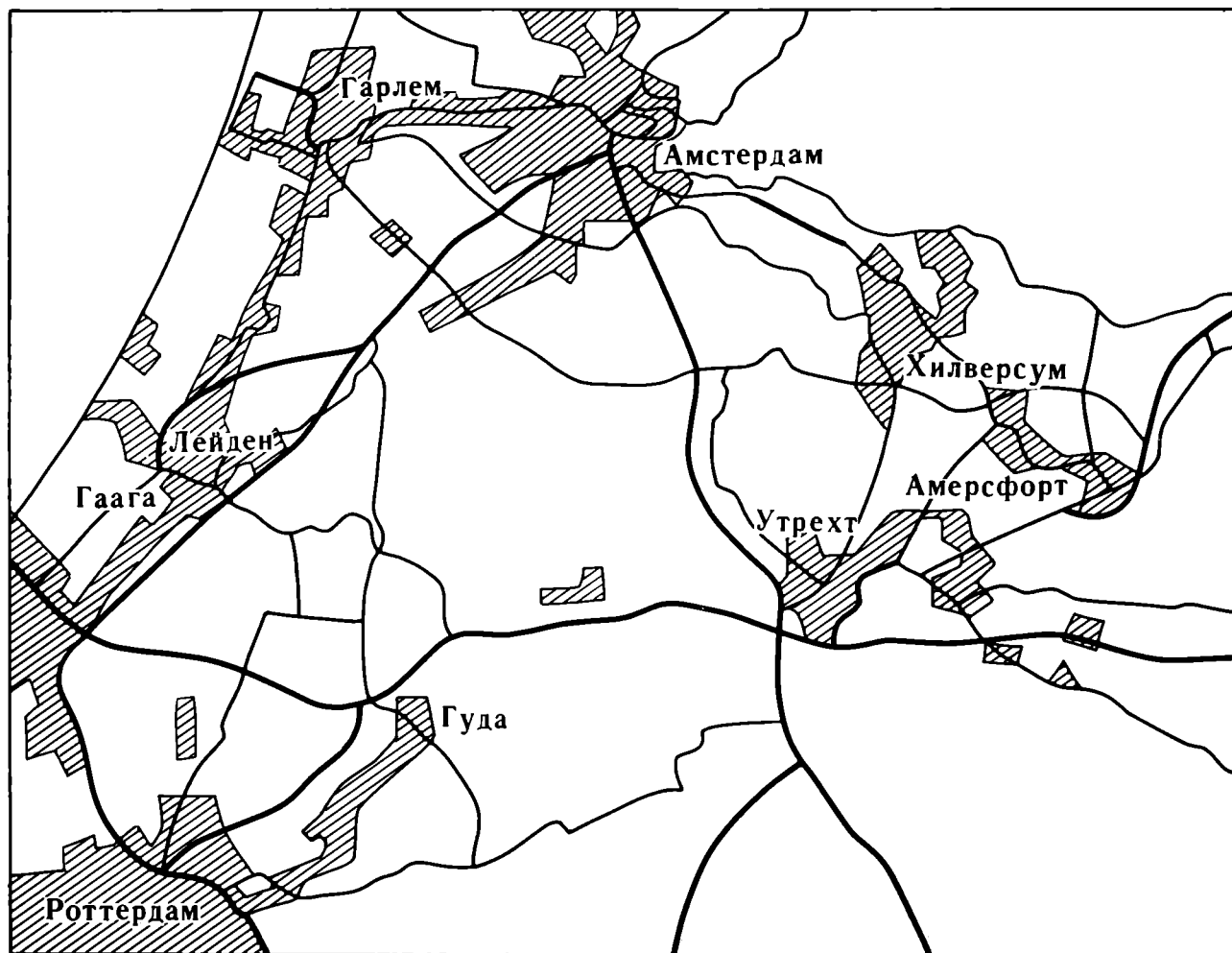
интенсивное распространение урбанизированной зоны Центрального и Южного Лимбурга;

развитие сети средних по размеру городов на севере и на востоке, в частности в центре провинции Гронинген и в Твенте.

Генеральный план 1966 года показывает фактическое положение вещей, он принят как основа для окончательной выработки основополагающих градостроительных решений.

Его авторы подчеркивают, что на столь отдаленную перспективу, как 2000 год, невозможно предвидеть все с достаточно высокой степенью точности. Тем не менее такая перспектива необходима для работ по освоению территории — для комплексных исследований, для обоснованного проектирования, для определения характера и объема, а также финансирования и реализации инженерно-технического оборудования территории (линии метрополитена, реконструкция городских центров и т. д.). Кроме того, генеральный план 1966 года послужит основой для уточнения программ капиталовложений и их распределения по отдельным районам.

Хотя этот план представляет собой только схему возможного развития на длительный период, в нем тем не менее указываются и конкретные меры, которые необходимо предпринять уже теперь:



КОНУРБАЦИЯ РАНДСТАД-ХОЛЛАНД (НИДЕРЛАНДЫ). СХЕМА

эффективное содействие развитию городских центров на севере и в Оверейселе (Гронинген, Твенте, Леуварден, Зволле, Эммен, портовая система Делфзейл-Эймсхавен — Ассен — Хогевейн — Драхтен и др.);

развитие бассейна Шельды как центральной оси новой портовой системы Зеландии; развитие Алкмара и Пюрмеренда — урбанизированной зоны к юго-западу от Эйсселмеерполдера и Лелейстада (новый город в зоне польдеров) — с целью обеспечить разуплотнение севера Рандстада;

развитие городов Зутемеер, Хеллефутслейс, Дордрехт и Бреда с целью их заселения жителями подлежащего разуплотнению юга Рандстада в связи с пересмотром проблемы развития района Гааги;

безотлагательное выполнение намеченной программы строительства автодорог общего государственного значения.

Помимо этих проблем, требующих, как подчеркивают авторы, срочного разрешения, особые трудности связаны с положением в конурбации Рандстад-Холланд. Генеральный план раскрывает перспективы гармоничного развития конурбации в целом, несмотря на ограниченные возможности дальнейшей застройки в районах Гааги и Роттердама. Тем не менее Гаага, играя роль правительственно-административного центра, неизбежно продолжает интенсивно разрастаться. Почти заново созданный город Зутемеер, ставший продолжением Гааги с восточной стороны, то есть внутри Рандстада, показывает компромиссность некоторых градостроительных решений, при которых территория, не подлежащая урбанизации, тем не менее застраивается. В докладе генерального плана выдвигается предложение всячески активизировать и расширять деятельность органов управления, научно-исследовательских институтов, промышленных предприятий, а также учреждений социально-бытового обслуживания и различных бюро. Соответствующие меры уже принимаются. Однако нет уверенности, что предложения генерального плана по этому вопросу вполне реалистичны. Общегосударственная программа намечает градостроительное развитие Рандстада в направлениях Северной Голландии, Эйсселмеерполдера и Зеландии. Центральная часть Рандстада остается сельскохозяйственным районом и зоной отдыха горожан. Кроме того, должны быть сохранены в неприкосновенности исторические города с их индивидуальными чертами и окружающим ландшафтом. Для этого потребуется оставить незастроенными свободные пространства между городами,

которые образуют конурбацию Рандстад-Холланд. Проекты планировки районов Рандстада, Зеландии и зоны польдеров должны разрабатываться во взаимосвязи.

ПРИВЕДЕНИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ В ДЕЙСТВИЕ. НЕОБХОДИМЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

В докладе 1966 года не только выдвигаются основные положения доктрины освоения территории и устанавливаются принципы градостроительной политики, но также содержатся и конкретные предложения о проведении необходимых мероприятий для успешного осуществления этой политики. Прежде всего обеспечивается четкая слаженность и полная координация действий всех ответственных за реализацию намеченной градостроительной программы государственных служб (жилищное строительство, строительство транспортных сооружений, общественных зданий, водоснабжения и канализации, служб финансирования и экономики, а также промышленности, сельского хозяйства, культурно-бытового обслуживания и т. д.). Работой всех этих служб руководит государственный совет освоения территории и градостроительства. Такая координация работ требует, кроме того, активного участия всех граждан и в первую очередь соответствующих муниципалитетов — словом, всех активных сил страны. Создание Консультативного совета по освоению территории и градостроительству отвечает этой цели. Кроме того, необходимо пробудить интерес к делу среди широких масс населения, а также принять меры к привлечению и подготовке специалистов для успешного осуществления всего задуманного.

Ряд других мероприятий касается наиболее эффективных для выполнения поставленных задач методов финансирования и административного руководства. Совершенно очевидно, что осуществление столь широкой градостроительной программы потребует значительных средств. За последнее десятилетие доля расходов на строительство учебных заведений, дорог, общественных зданий, водоснабжение и канализацию, жилищное строительство и т. д. в национальном бюджете постоянно возрастала. Прогнозы на будущее и данные сравнительного анализа по другим странам (США, Великобритания, Франция) позволяют считать, что эта тенденция продолжится и распространится на другие важные элементы городской жизни (реконструкция городов, борьба с загрязнением воздушных и водных бассейнов и создание обширных лесопарковых пространств для отдыха горо-

жан). Расходы на перечисленные виды работ будут расти быстрее, чем национальный доход. Следовательно, появится необходимость прибегнуть к новым методам финансирования. Значительная часть расходов будет пропорционально распределена среди будущих пользователей реконструированных городских зон, дорог, автостоянок в центрах городов, систем водоснабжения, оборудованных зон отдыха и т. д. Но нельзя рассчитывать, что этих сумм хватит на покрытие всех необходимых расходов. Поэтому в тех случаях, когда суммы, поступающие от частных лиц и предприятий, окажутся недостаточными, потребуется прибегнуть к займам или же к увеличению налогов.

Существующая гибкая трехступенчатая административная система (государство — провинция — община) не требует модификации и в новых градостроительных условиях. Следует всемерно поощрять кооперирование общин как в делах местного значения (например, подача воды), так и для операций более широкого масштаба. Примеры такой кооперации могут быть разнообразными: речь может идти о нескольких малых общинах, как в центральной зоне Рандстада, где на общины возложена обязанность благоустроить лесопарковые пространства для отдыха жителей соседних городов — задача, с которой они каждая в отдельности справиться не смогли бы. Иногда кооперируются несколько общин, образующих городскую агломерацию (например, район Гои, Гааги, Северного морского канала, горнорудного района Лимбурга и т. п.). В этом случае простая координация недостаточна и учреждается межобщинный административный орган во главе с советом, избираемым всеобщим голосованием. Границы провинций и территорий, подчиненных муниципалитетам, могут быть изменены с целью более эффективного осуществления градостроительных решений. В зоне польдеров, по видимому, нет необходимости создавать новую провинцию, поскольку отдельные польдеры тесно связаны с соседними провинциями: Виренгермеер с Северной Голландией, северо-восточный польдер с Оверейселем и т. п. Оба эти польдера уже являются самостоятельными общинами. Польдеры Эйселмера (Восточный Флеволанд, Южный Флеволанд, Маркерваард) в настоящее время управляются единым административным органом. Предстоит сформировать несколько новых общин в сельскохозяйственных зонах, а также особую административную единицу, которая в дальнейшем превратится в муниципалитет нового города Лелейстада.

Следует предусмотреть ряд административных мер с целью содействовать прекращению вынужденных миграций населения. Предполагаются поощрительные мероприятия для создания новых мест приложения труда в развивающихся районах. Однако нидерландские градостроители в противоположность своим британским и французским коллегам считают, что в этом деле недопустимо простое администрирование и что следует найти пути для создания реальных условий, благоприятствующих привлечению предпринимателей. Не ограничиваясь финансовыми льготами строящимся предприятиям, следует делать упор также на факторы политического и даже психологического свойства. Предпринимателям следует давать ясное представление о генеральных линиях намечаемого развития страны; проекты районной планировки и генеральные планы городов должны отражать политику размещения производственных и непроизводственных предприятий и учреждений. Необходимо разместить некоторые правительственные службы в развивающихся районах.

II. ПОЛИТИКА УРБАНИЗАЦИИ В АМСТЕРДАМЕ. НОВЕЙШИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФОРМАЦИИ (НОВЫЕ КВАРТАЛЫ)

Итак, градостроительная политика наряду с частными вопросами решает проблемы распределения территории, жилья и индустриализации.

Амстердам — один из трех вместе с Роттердамом и Гаагой крупнейших городов, входящих в конурбацию Рандстад-Холланд. Структура старых городов определяется поясами укреплений, что обычно вызывает серьезные осложнения в процессе градостроительного развития. Это характерно и для Амстердама, который был укрепленным городом уже в XV веке. Когда в XIX веке были отменены действовавшие ранее градостроительные правила, определявшие высоту зданий и характер построек, это привело к появлению хаотически застроенных затесненных кварталов вокруг старого города. В 1901 году градостроительные нормы были восстановлены, а в 1917 году архитектор Х. П. Берлаге разработал планировку южной

части города, и таким образом Амстердам вернулся к подлинным градостроительным традициям.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН 1935 ГОДА

В 1928 году под эгидой муниципальной службы гражданского строительства началась разработка генерального плана, который был опубликован в 1935 году ¹, а в 1939 году получил силу закона. Как и во всех генеральных планах европейских городов того времени, в плане Амстердама расчеты строились на ограниченный прирост населения (960 000 жителей к концу века). Предусматривалось расширение города на запад и на юг, создание парков (в том числе Амстердамского леса, который был посажен еще до войны; это мероприятие было предпринято с целью занять безработных), скверов, спортивных комплексов и т. п., а также расширение порта и промышленных зон, прорытие новых каналов и туннелей, создание дополнительных железнодорожных линий и автодорог. Намеченное по плану строительство жилищ, предприятий и учреждений осуществлено после войны, и только перечисленные элементы инфраструктуры были закончены с некоторым опозданием. В соответствии с планом 1935 года преобразились плотно застроенные районы города. В 1850 году на одного жителя приходилось 0,8 кв. метров площади зеленых насаждений, а в 1930 году — уже 2,2 кв. метров. К 1965 году характеристики воздушного бассейна агломерации значительно улучшились, и на каждого жителя приходилось 28 кв. метров зеленых насаждений. Генеральный план 1935 года неоднократно пересматривался, продолжая, однако, сохранять силу закона. Так, новые кварталы северной части города были застроены в соответствии с поправками к генеральному плану, внесенными в 1955 году.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН 1962 ГОДА

Необходимость пересмотра генерального плана 1935 года была вызвана рядом причин. Эти причины:

недооценка планом демографического роста агломерации (несмотря на то, что население самого города держится на постоянном уровне и даже имеет тенденцию к некоторому сокращению): не ожидалось повышения уровня рождаемости, происшедшего в послевоенные годы, а также усиленного прито-

ка населения в конурбацию Рандстад-Холланд;

необходимость уменьшения плотности населения не только в историческом центре города, но и в пределах пояса, сложившегося к концу XIX века;

уменьшение среднего числа проживающих в каждой квартире как следствие старения населения;

необходимость увеличения территории в расчете на каждого жителя (в связи с увеличением числа учреждений сферы обслуживания, а также площади зеленых насаждений).

В настоящее время градостроительные проблемы касаются уже не только одного города или даже всей агломерации Амстердама, но и конурбации Рандстад-Холланд в целом. Создание новых польдеров в заливе Зейдер-Зее лишь усилит эту тенденцию. Таким образом, возникла необходимость в новом генеральном плане, разработанном уже при участии соседних общин, территория которых войдет в состав Амстердамского городского района.

В 1958 году было принято решение о разработке проекта планировки района, объединяющего общины Амстердама, Дорна, Амстелвейна, Аудер-Амстера, Вееспы и Амстердам-Бейлермеера (новая община, созданная из Веесперкарспела и части Вееспы). Управление новообразованной общины передано на 12 лет амстердамскому муниципалитету. По видимому, впоследствии она будет присоединена к Амстердаму.

Проект районной планировки был закончен в 1962 году. В ходе разработки проект согласовывался со всеми административными инстанциями провинции и увязывался с проектами соседних общин, а по его окончании был одобрен заинтересованными общинами, администрацией провинции и правительством, однако формально он не получил силу закона и может в дальнейшем неоднократно пересматриваться. Проект ставит целью обеспечить в будущем развитие Амстердама к юго-востоку (запад и юг уже застроены, юго-запад занят Амстердамским лесом, застройка севера, то есть нового берега Амстеля, предусмотрена по плану 1955 года). В то же время значительно расширится территория расположенной на юге общины Амстельвейн, все жители которой ежедневно отправляются на работу в Амстердам или в международный аэропорт Схипхол. Для города Амстердама и соседних общин в настоящее время разрабатываются проекты детальной планировки (амстердамский уже опубликован) в соответствии с генеральным планом

¹ *Grondslagen voor de Stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam algemeenen uitbreidingsplan, Amsterdam, 1935, 169 p. + cartes (plan au 1 : 25 000).*

1962 года. Кроме того, проектируется реконструкция старых кварталов.

Проект районной планировки 1962 года намечает¹:

жилищное строительство в Амстердаме-Северном (на 100 000 жителей);

создание на юго-востоке жилого единства, имеющего собственные предприятия и учреждения (от 100 000 до 120 000 жителей);

развитие к югу общины Нйверамстела (до 100 000 жителей);

реконструкцию исторического центра с сохранением его характерных особенностей;

создание дополнительных центров приложения труда (заводы, учреждения, торговые предприятия) в зонах новой застройки вдоль

осей движения скоростного транспорта разных видов; под эти центры зарезервировано 200 гектаров (в общей сложности там будет 100 000 — 150 000 мест приложения труда, в то время как старый центр будет оставаться главным — 200 000 мест); планируются зоны предприятий тяжелой промышленности — вдоль канала Северного моря; будет поощряться децентрализация предприятий легкой промышленности.

Кроме того, проект предусматривает создание сети метрополитена, специально предназначенной для обеспечения маятниковых миграций. Этот метрополитен в центре будет подземным, а на юго-востоке, в зонах новой застройки, — на эстакаде. Метро будет спро-

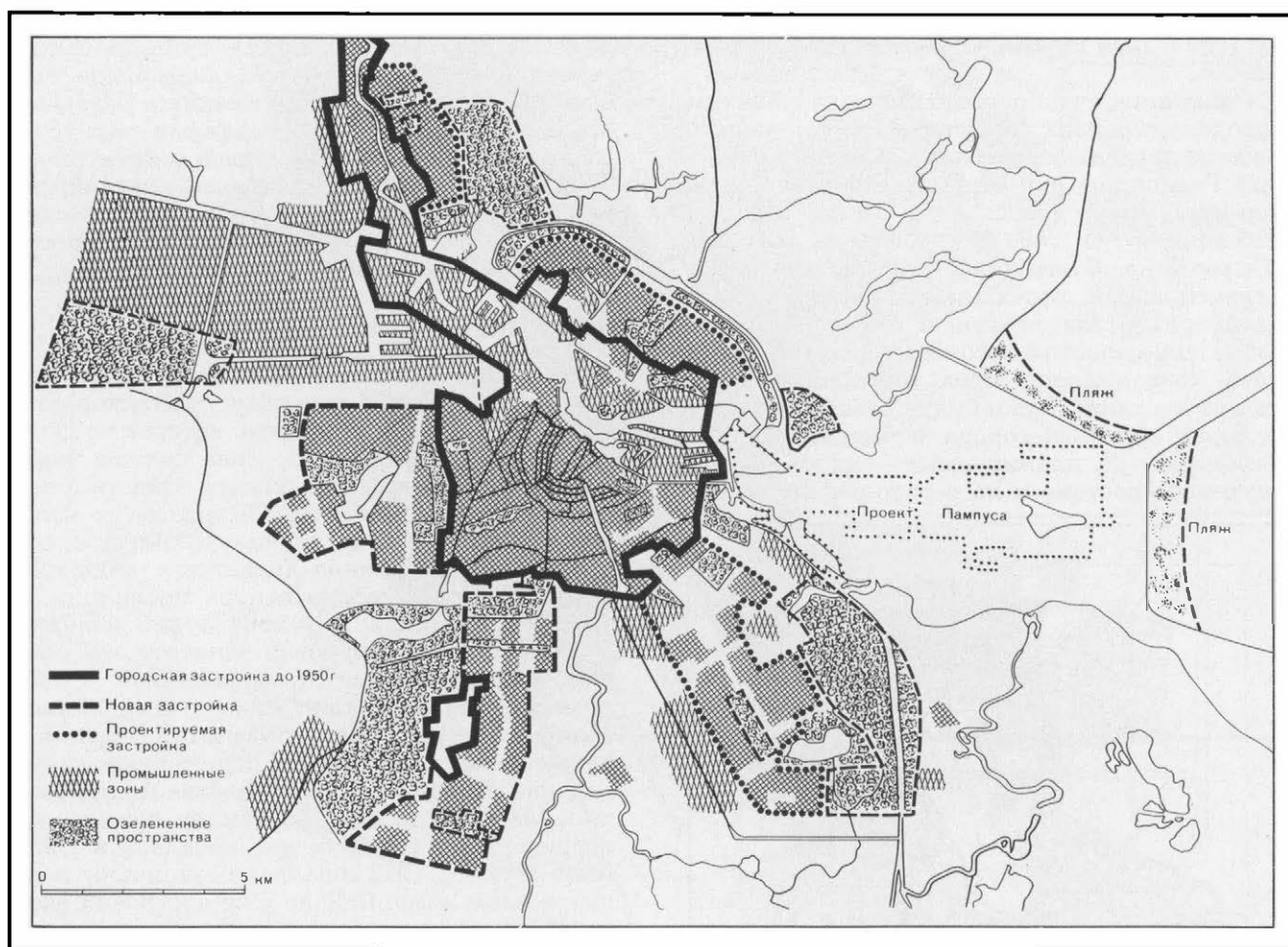


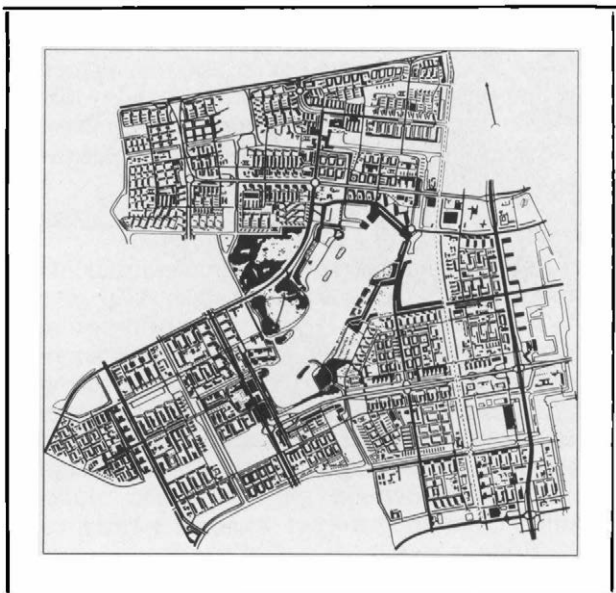
СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА АМСТЕРДАМА

¹ *Ville d'Amsterdam, Service des Travaux publics, Développement urbain et le service des terrains à Amsterdam, Amsterdam, mai 1967, 39 p.*

ектировано «по-шведски», то есть торговые центры расположатся рядом со станциями. Высота жилых зданий уменьшается по мере удаления от станции к окраине каждого жилого единства. Расстояния между жилыми домами и станциями только в исключительных случаях будут превышать 500 метров (до 800 метров, когда речь идет об индивидуальных жилых домах), чтобы их можно было пройти пешком.

Озелененные пространства планируются между жилыми единствами, куда не будет доступа на автомашине. Под автостоянки отводятся участки вдоль дорог, на расстоянии не более 250 м от жилья. Непосредственно к дому можно будет либо подойти пешком, либо подъехать на велосипеде. Запроектированное жилое единство должно быть построено между 1965 и 1980 годами. Строительство уже началось.

Ожидается, что после 1980 года развитие городского района Амстердама будет направлено за пределы конурбации, то есть к Северной Голландии и в сторону полейдеров Зейдер-Зее. Там будут созданы новые города с населением в 100 000—150 000 жителей (Пюрмеренд, Фолендам, Эдам, Эйдрехт). Исключительный успех Амстердамского леса, несмотря на значительный объем земляных работ и сложности с лесопосадками, подсказал идею создания еще трех городских парков подобного типа. Парки будут расположены на четырех окраинах города (существующий — на юго-западе, планируемые — на юго-востоке, северо-востоке и на северо-западе).



АМСТЕРДАМ-ЗАПАДНЫЙ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Снос городских стен позволит создать зеленый пояс между историческим центром города и частично реконструированными кварталами XIX века.

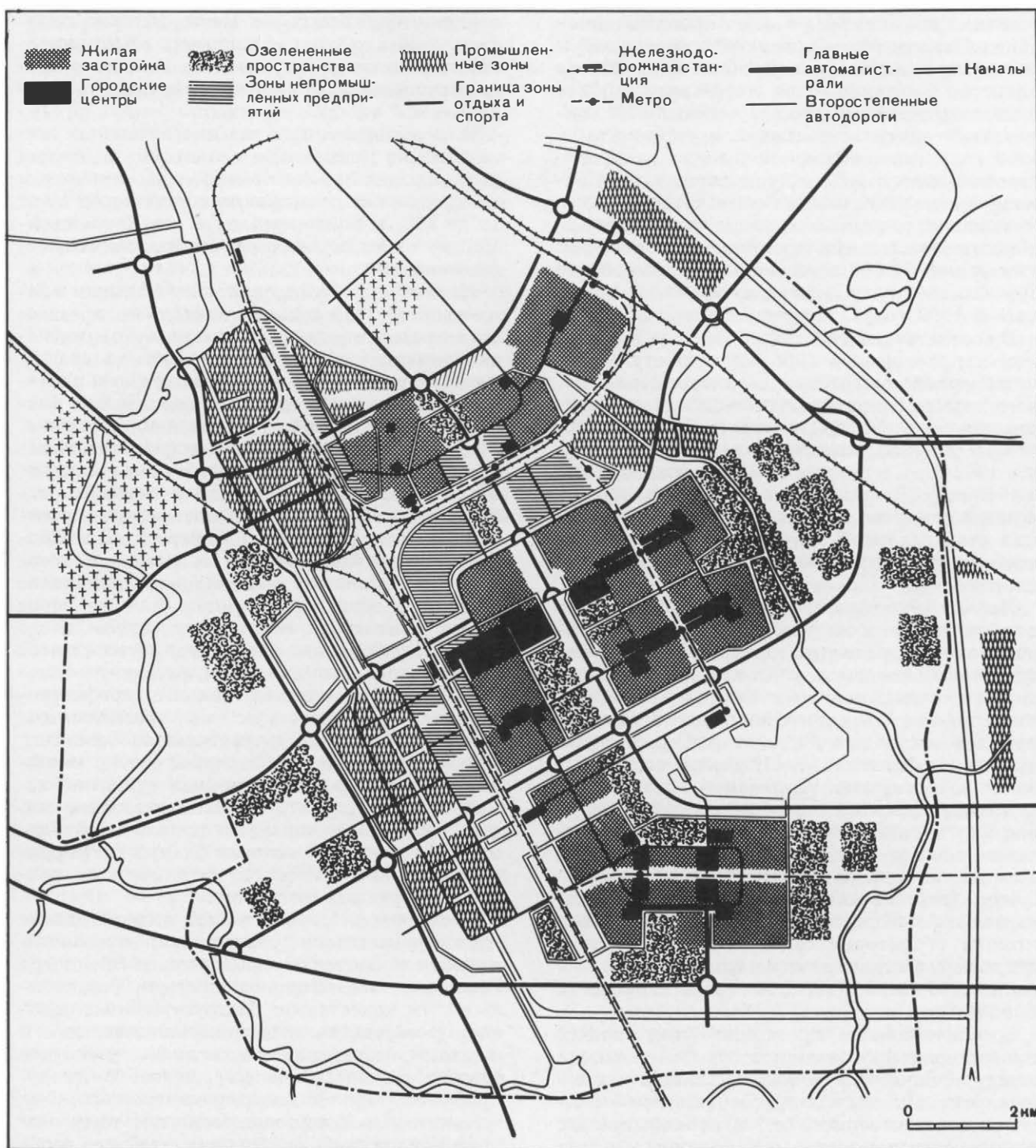
В составлении плана развития агломерации принимала участие провинция Северная Голландия, которая вела различные проектно-планировочные работы для всей территории провинции¹ и отдельных ее частей. Провинциальная служба планирования предусматривает создание крупных промышленных зон вдоль канала Северного моря. Они свяжут Амстердам с морем. Город будет расти в северо-восточном направлении (новые города Эйдрехт и Лелейстад в зоне полейдеров), к северо-западу (в сторону Вомерфеера и Алкмара) и к северу (строительство городов с населением от 10 000 до 20 000 жителей, ядром которых станут небольшие существующие города в 10 000—20 000 жителей). Была выбрана радиальная схема развития с разрывами в застройке вдоль намеченных радиусов. Ей отдано предпочтение перед концентрической схемой и перед радиальной с непрерывной застройкой. Считают, что избранная схема позволит лучше сохранить зеленые пространства между урбанизованными зонами.

ЗАСТРОЙКА ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

По плану 1935 года предусматривалось создать жилую зону к западу от Амстердама вокруг искусственного озера, которое используется как место отдыха. Зона должна была состоять из нескольких жилых единств с населением от 30 000 до 50 000 жителей в каждом и обеспечивать социально-бытовое обслуживание населения (исключая виды обслуживания на уровне центра провинции, в этом отношении жилая зона будет зависеть от Амстердама). Трудовая занятость населения обуславливается промышленной зоной, планируемой несколько южнее. Выделялись обширные территории для занятий спортом, а также несколько участков под огородное земледелие. Решение о строительстве последовало в 1948 году, когда приступили к освоению территории. Застройка же началась в 1951 году. К концу 1952 года были закончены первые жилые дома. Сейчас уже построено около 40 000 квартир и индивидуальных домов, в которых проживает 135 000 человек.

Проектом 1935 года предусматривалось также расширение Амстердама к югу. Между этой зоной и восточной размещались с раз-

¹ Noord HoHand (провинциальная служба планирования), *Die Miljonen Noord Hollanders*, Haarlem, S.I., 1967.



АМСТЕРДАМ-ЮГО-ВОСТОЧНЫЙ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

рывами упомянутая выше промышленная зона, Амстердамский лес (900 гектаров) и международный аэропорт Схипхол. Жилое единство Бойтенфелдерт насчитывает более 8000 квартир с населением около 30 000 жителей. Строительство было предпринято в 1958 году (инженерная подготовка территории началась в 1955 году, а первые дома закончены в 1959 году). Жилое строительство интенсивно развивается, занимая территорию общины Амстелвейна и непосредственно к югу от нее (18 000 жителей в 1945 году, более 60 000 в 1967 году и ожидается 100 000 жителей к 1980 году).

В соответствии с планом 1955 года в северном направлении в 1956 году приступили к инженерной подготовке территории для нового жилого единства (Нйивендам-Норд) приблизительно на 5000 квартир (20 000 жителей), строительство которого началось в августе 1962 года, а первые дома были закончены в 1963 году. Должны быть построены еще два жилых единства. Общее количество населения этой северной зоны развития достигнет приблизительно 50 000 человек (около 15 000 квартир).

Проект 1962 года предусматривает, помимо дополнительных жилых единств в северном направлении, развитие города к юго-востоку, включая Нйиверамстел (этот жилой комплекс должен быть закончен к 1980 году) и создание еще одной крупной жилой зоны на территории площадью 900 гектаров, рассчитанной на 114 000 жителей. К этой зоне примыкают 250 гектаров территорий, отведенных под промышленное строительство, 200 гектаров под крупные учреждения социально-бытового обслуживания и 450 гектаров под озеленение и спортивные комплексы, которые будут обслуживать как новые жилые единства, так и Амстердам в старых границах. Подготовка территории была начата несколько лет назад, а строительство жилых домов — в конце 1966 года. Первые новоселы появились в 1968 году.

Композиционные принципы этих жилых единств сильно различаются. Соотношение между количеством индивидуальных и многоквартирных жилых домов заметно меняется: соответственно 3 к 7 в первых жилых комплексах, построенных в западном направлении к 1955 году (Слотермеер, Гезефелд, Слотенфаарт); 2 к 8 в Осдорне, еще меньше в Овертомсфелде и Вестландграхте, построенных к 1960 году; не более 1,5 к 8,5 в Бойтенфелдерте (1960—1967 гг.) и 1 к 9 в Нйивендам-Норде (1965 г.). Аналогичное соотношение предусматривается и для новой за-

стройки на юго-востоке. На территории периферических общин (например, Амстелвейна) число индивидуальных жилых домов по отношению к многоквартирным гораздо выше.

В то же время процент многоэтажных жилых домов (5 этажей и выше), который едва доходил до 10 в Слотермеере и Хотеваарте, в Осдорне и Овертомсфелде достигает 20 %, от 10 до 15 % в Бойтенфелдерте и в Нйивендам-Норде, в самом Амстердаме, разумеется, гораздо выше.

Меняется и планировка новых жилых комплексов. С 1945 года до последнего времени жилые массивы решались с расчетом на несколько тысяч жителей (от 5000 до 40 000). Застройка делилась дорожной сетью и разбивалась затем на жилые единства почти прямоугольной сеткой второстепенных дорог. Здания — различной высоты (многоэтажные жилые дома, малоэтажные, многоквартирные, индивидуальные), что дает возможность архитекторам добиваться интересных пространственных решений. Так, берега озера Слотерпасс застроены высокими зданиями, которые подчеркивают центральное положение водоема в общей композиции. Каждое новое градостроительное образование, в том числе каждое небольшое жилое единство, имеет детские ясли, детский сад и начальную школу. Неполные средние школы, профессионально-технические училища, общественные центры, закрытые плавательные бассейны, здания муниципальных служб и т. д. располагаются уже в центре жилых единств. Размещение предприятий, обеспечивающих местное население товарами первой необходимости, а также культовых зданий (лютеранских, кальвинистских и католических храмов) не регламентируется.

Несмотря на то что новые нидерландские градостроительные образования принципиально отличаются от городов-садов Эбенизера Говарда¹, они обладают многими родственными им качествами: благоустроенные зеленые пространства, игровые площадки, дороги и улицы, превращенные в аллеи, — все это создает благотворную для человека среду, приближающую его к природе.

Нйивендам-Норд построен по тому же принципу, только планировка его более регулярна и несколько однообразна. Преобладают малоэтажные многоквартирные дома; индивидуальные дома построены рядами по пе-

¹ Van Walraven (Albertus), *La Revisione e l'attuazione del piano di Amsterdam*, „Urbanistica“, № 38, marzo 1963, p. 13—44.

риферии. На юге, в Бойтенфелдере, планировка тоже регулярная: центральная улица застроена высокими многоквартирными домами, а индивидуальные дома сгруппированы на южной окраине (в сторону Амстелвейна) и на западе (в сторону Амстердамского леса, где спортивные комплексы, учебные заведения и университет примыкают к кварталам довоенной застройки на южной окраине Амстелвейна).

Плотность застройки относительно высока: в новых западных жилых комплексах в среднем около 120 человек на 1 гектар (36 квартир или индивидуальных жилых домов) — от 100 до 150 человек на 1 гектар в зависимости от количества учреждений социально-бытового обслуживания; в Нйивендам-Норде — 145 человек на 1 гектар (соответственно 41 квартира) и всего 85 человек на 1 гектар в Бойтенфелдере, если брать в расчет территории, занятые университетом и спортивными комплексами регионального значения. Аналогичные нормы плотности застройки предусмотрены для юго-восточных комплексов: около 100 000 жителей на 900 гектаров, то есть 110—125 жителей на 1 гектар.

Градостроительная система новых нидерландских жилых комплексов имеет много общего со структурой шведских новых городов, ядром которых, как известно, являются станции метрополитена. Артериальные дороги будут перекрещиваться на расстоянии 800 метров на двух уровнях, причем нижний уровень отводится исключительно для пешеходного движения и велосипедистов, а верхний — для транспорта. Впрочем, с точки зрения градостроительных принципов было бы правильнее сделать наоборот. Учитывая принятую систему автостоянок в жилых комплексах, автомобили не будут иметь доступа к домам. На автодорожную схему накладываются две другие сети: велосипедных путей (с интервалами в 60 метров) и пешеходных дорог (интервалы 200 метров).

Перегоны метрополитена, три линии которого будут обслуживать юго-восток, составят 700—1000 метров. Более 80% жилых домов располагаются в радиусе 500 метров вокруг станции метро, индивидуальные жилые дома — в радиусе от 500 до 800 метров. У станций разместятся автостоянки, автобусная остановка, велосипедная стоянка. Торговые центры будут расположены в непосредственной близости от станций метро, окруженных самыми высокими зданиями. Сеть автобусных маршрутов, которые обеспечат транспортное сообщение со станциями метро, дол-

жны иметь интервалы 800 метров, и, таким образом, расстояние от любого жилого дома до остановки автобуса не будет превышать 400 метров. Линии автобусов и метро подходят к железнодорожному вокзалу. Озелененные участки размещаются между кварталами в виде садов и скверов.

Древонасаждения предусматриваются вдоль скоростных автомагистралей. Жилые дома располагаются с таким расчетом и имеют такую планировку, которая обеспечивает возможность уединенного покоя и вместе с тем облегчает контакты с внешней средой. Предусматриваются крытые переходы к домам, торговым центрам и автостоянкам.

Планируются сады и парки нескольких видов: газоны и благоустроенные игровые площадки между многоквартирными жилыми домами и сады на участках индивидуальных жилых домов:

городские скверы и сады, расстояние от которых до любого жилого дома не должно превышать 800 метров;

большие центральные парки с транспортными комплексами, озерами и прудами и т. д.

Городские центры независимо от их размеров и уровня обслуживания проектируются не только для размещения торговых предприятий. В них объединяются социально-культурные учреждения, городские учреждения, конторы, предприятия, производящие товары для населения, и даже культовые здания. Размещенные вблизи станции метро, они должны обслуживаться автобусами и легковыми автомобилями, для которых предусматриваются автостоянки. Вблизи центров размещаются школы. В вечернее время их помещения используются для проведения общественных мероприятий и для учебных целей, в том числе для различных вечерних курсов.

Главный центр юго-восточных районов, будучи в то же время их географическим центром, должен обслуживаться железной дорогой, метрополитеном, сетью автобусных маршрутов и иметь большие автостоянки. Это будет один из центров в системе Амстердамской агломерации, аналогичный Скерхольмену в Большом Стокгольме.

В планировке Белмермеера широко применяются жилые дома большой протяженности, сложной конфигурации, которые образуют основу для настоящих микрорайонов. Строительство осуществляется преимущественно индустриальными методами с применением сборных конструкций. Возведение ряда таких жилых комплексов, предпринимаемое в соот-

ветствии с генеральным планом развития города, основывается на новейших архитектурных концепциях и последних достижениях строительной технологии.

В этом отношении показательна застройка Амстелвейна (в южной части столицы, к востоку от Амстердамского леса), проект детальной планировки которого был недавно опубликован. Этот проект, разработанный по плану Амстердамского района, имеет динамичный характер и поддается корректировке в соответствии с изменяющимися реальными условиями, которые постоянно изучаются и фиксируются статистикой.

В создаваемых архитектурных ансамблях заметно стремление к разнообразным сочетаниям объемов высоких жилых домов (11—17 этажей), одноэтажных индивидуальных домов и некоторого количества четырехэтажных. Древонасаждения, газоны и кустарники превосходно выполняют функцию зрительного расширения пространства и вносят разнообразие в очертания домов, которые, несмотря на большое число типов, все же довольно однообразны (85 % домов новой постройки — стандартные). Садово-парковая скульптура, каналы, мосты и пешеходные мостики придают особое обаяние ландшафту Амстелвейна. С 1961 года здесь действует новый торговый центр с магазинами, конторами, культурно-бытовыми учреждениями, обширными автостоянками. Все это привлекает жителей всего южного пригорода Амстердама и даже центральных частей столицы.

III. ПОПЫТКА УРБАНИЗАЦИИ В РОТТЕРДАМЕ. НОВЕЙШИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФОРМАЦИИ. ЗАСТРОЙКА ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ГОРОДА

Роттердам, второй по величине город в Нидерландах и крупнейший в мире порт, получил значение торгового центра еще задолго до Амстердама. 14 мая 1940 года город был полностью разрушен бомбардировками, а в сентябре 1944 года немецкие войска уничтожили роттердамский порт. Только к 1960 году ценой гигантских усилий было завершено восстановление Роттердама. Стояла задача создать город, отвечающий всем современным требованиям, сохраняя при этом харак-

тер и дух Роттердама. Для роттердамцев и для людей всего мира обращенный к реке Маас знаменитый памятник работы Осипа Цадкина символизирует воскрешение города.

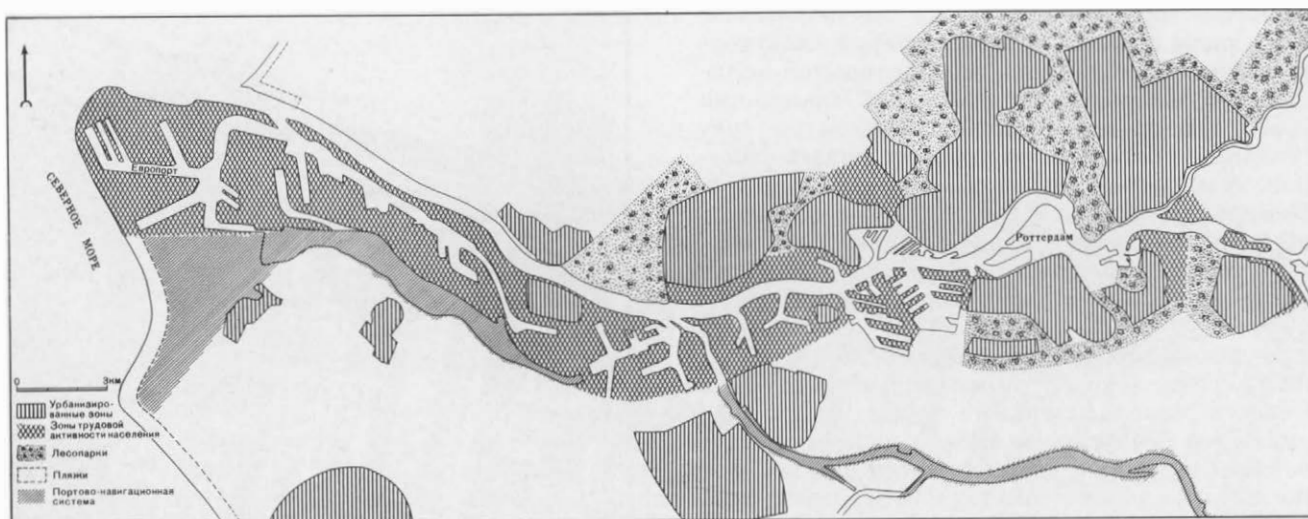
Многие основополагающие принципы необычайно трудного процесса восстановления Роттердама представляют большой интерес. Прежде всего было принято решение ликвидировать границы земельных владений на всей территории полностью разрушенного центра и в восточной части города. Около 250 гектаров в центре города и 628 гектаров на его периферии сразу же были национализированы. Компенсация бывшим владельцам выдавалась в виде свободных земельных участков, эквивалентных по стоимости их прежним владениям. Все получившие новые земельные участки были обязаны построить их зданиями, по объему не меньшими, чем разрушенные. Невыполнение этого условия влекло за собой лишение прав на новый участок. Всем застройщикам полученные участки по окончании строительства выплачивалась компенсация. Такая система исключала всякую возможность спекуляции и развязывала руки муниципальным властям для реконструкции города по единому плану.

По генеральному плану 1946 года центр Роттердама предназначается исключительно для размещения административных, общественных, культурных учреждений и торговых предприятий (вместо 25 000 квартир в жилых домах, разрушенных во время войны, в центре было вновь построено 10 000 квартир). Всякое промышленное производство в центре не допускается. Территории же, национализированные на окраине города, были использованы под строительство современных промышленных предприятий, а также новых жилых комплексов. Так началась новая градостроительная политика в Роттердаме.

Нынешний центр города выглядит оживленным и просторным: решена проблема движения автомобильного транспорта, получили самостоятельное развитие пешеходные пути, отделенные от транспортных потоков. Таковы, например, ставшие уже знаменитыми галереи Лейнбаана, открытые в 1954 году. Эти галереи соседствуют с несколько чопорным бульваром Колсингел, по обеим сторонам которого возвышаются монументальные административные здания.

РАЙОННАЯ ПЛАНИРОВКА

Проект генерального плана города Роттердама разрабатывается специальной службой градостроительства, насчитывающей свыше



ОБЩАЯ СХЕМА РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ РОТТЕРДАМА

300 сотрудников. Совет муниципалитета рассматривает и одобряет генеральный план для дальнейшей разработки без официального утверждения. Одобренная около десяти лет назад генеральная схема развития служит и поныне основой для проектирования Роттердамского района на всех стадиях, включая и проекты детальной планировки. В каждом случае, когда проектируемое развитие города затрагивает территории, ему не принадлежащие, Служба градостроительства Роттердама согласует проект с советом муниципалитета заинтересованной общины. После завершения строительства новой городской формации в нем может быть создан новый муниципалитет. В спорных случаях вопрос решают власти провинции, сопоставляя пожелания данной общины и необходимость расширения города. В Рейнмонде (устье Рейна) создан специальный консультативный орган, управляемый Советом, выбранным в 1965 году, для исследований и координации по вопросам, связанным с районной планировкой. Возможно, впоследствии совет получит более широкие полномочия для проведения в жизнь принятых решений.

В соответствии с общегосударственным планом освоения и благоустройства территории предусматривается градостроительство и развитие Роттердама во внешнюю сторону конурбации Рандстад-Холланда. Образуются новые города с населением от 70 000 до 80 000 жителей в каждом — на юге (Спейкениссе) и на юго-западе (Хеллефутслейс) на базе существующих малых городов. Зеленые простран-

ства будут отделять агломерацию Роттердама от Дельфты и Гааги.

Заблаговременное приобретение городом сельскохозяйственных территорий, их инженерная подготовка и устройство дорог до начала застройки сыграло, как и в Амстердаме, при осуществлении проекта районной планировки Роттердама положительную роль. Как известно, аналогичные мероприятия характеризуют градостроительную политику Стокгольма¹. Однако в отличие от политики Стокгольма муниципалитет Роттердама продает освоенные земельные участки застройщикам, в аренду же сдает их только под промышленное строительство.

Вопросы транспортного обслуживания решаются в плане улучшения сообщений через реку Маас (строительство мостов и туннелей), а также создания новой сети метро (движение на первом отрезке открылось в 1968 году). Новые линии метрополитена должны обслуживать юг и северо-восток Роттердама, а затем новые города.

СТРОЙКИ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

За истекшие двадцать лет Роттердам увеличил свое население примерно на 220 000 жителей. За это время агломерация выросла более чем в два раза. Пространственное

¹ P. Merlin (avec la collaboration de P. Guertin), *Urbanisme à Copenhague, Stockholm, Helsinki*, Cahiers de l'I.A.U.R.P., vol. 9, octobre 1967, 60 p.

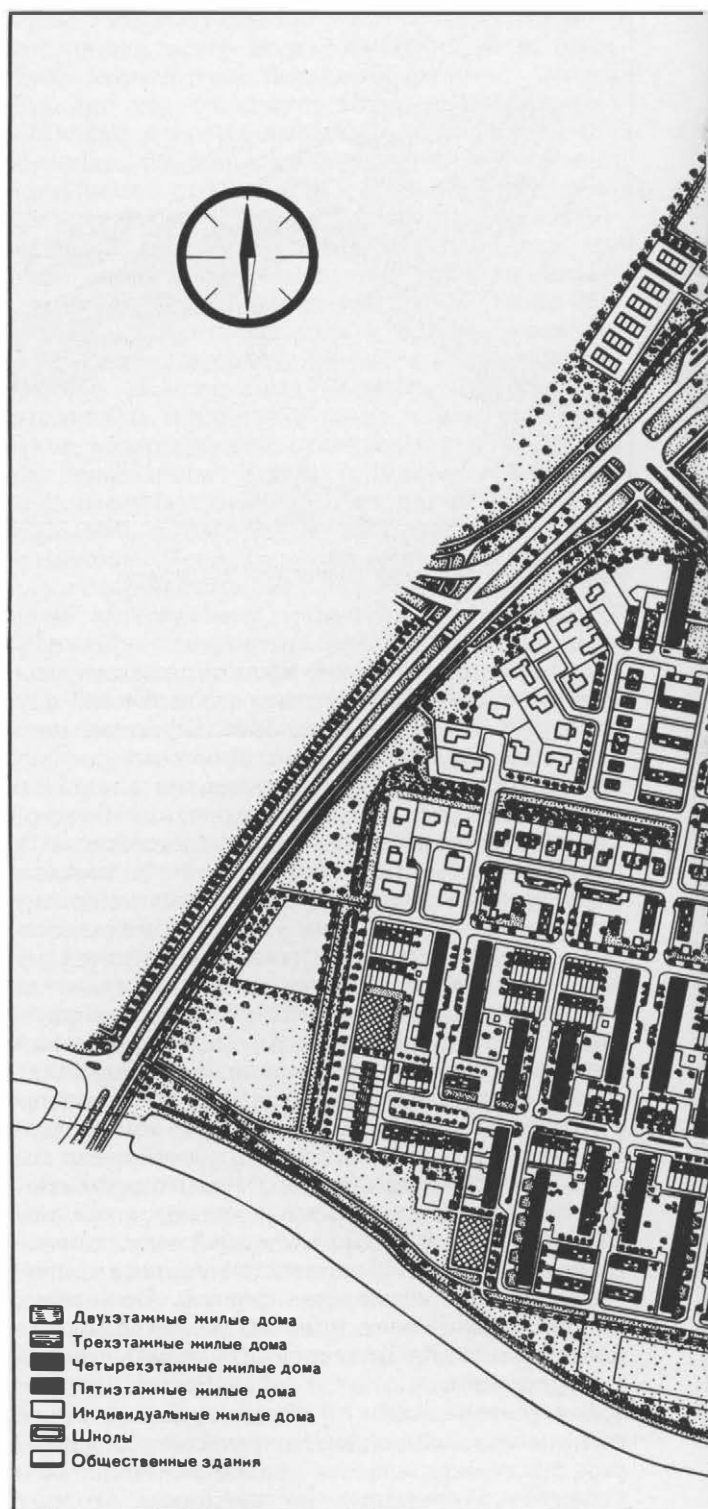
развитие города было также значительным. Роттердам несколько раз расширял свою территорию. Благодаря градостроительной политике муниципалитета и властей провинции город развивался главным образом за счет создания новых, полноценных жилых районов. Жилой район Хоохфлит на юго-западе, Пендрехт на юге и Капелле на северо-востоке, а также новые города Спейкениссе и Хеллефутслейс должны разместить будущих обитателей Большого Роттердама не позднее 1980 года.

Исключая города Хеллефутслейс и Спейкениссе, отделенные от агломерации руслом Старого Мааса, остальные жилые комплексы являются без всякого интервала непосредственным продолжением Роттердама. Все эти жилые комплексы имеют необходимые учреждения культурно-бытового обслуживания, торговые центры, а также места приложения труда вне сферы обслуживания. Однако не ставится цель найти полное равновесие между количеством мест приложения труда и численностью активного населения. Так, в Хоохфлите существует всего лишь несколько предприятий легкой промышленности и производство товаров местного потребления. В дальнейшем многое будет зависеть от порта, вблизи которого город расположен. В Капелле предусматривается промышленность местного значения для обслуживания населения и промышленная зона в 100 гектаров, где будут построены предприятия, которые смогут обеспечить работу 10 000 человек. Эта цифра явно недостаточна, учитывая масштабы города с населением 200 000 человек.

Композиционное решение новых жилых районов зачастую бывает однообразным. В Пендрехте (6000 квартир на 22 000 жителей) несколько раз повторено с небольшими вариациями одно жилое единство, занимающее немногим более 1 гектара (11 200 кв. метров). Весь Пендрехт занимает 135 гектаров, из которых 90 гектаров приходится на жилую застройку.

Каждое жилое единство состоит: из четырех- или пятиэтажных домов квартирного типа с садами, спортивными площадками (68 %), из индивидуальных домов с отдельным садиком при каждом (24 %) и домов для коллективного проживания престарелых (8 %).

Плотность застройки определяется следующим образом: на 1 гектар территории жилого квартала приходится приблизительно 60 квартир или 45 квартир на 1 гектар территории жилого района в целом.





РОТТЕРДАМ. НОВЫЙ КВАРТАЛ ПЕНДРЕХТ

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПЛОЩАДЕЙ В ЖИЛОМ ЕДИНСТВЕ, м²

| | | |
|--|----------------------|-----------------------------------|
| Площадь застройки . . . | 2776 | 24,8 ⁰ / ₀ |
| Дороги и проезды . . . | 1850 | 16,5 ⁰ / ₀ |
| Зеленые насаждения (общегородские) . . . | 1240 | 11,1 ⁰ / ₀ |
| Муниципальные сады . . . | 3970 | 35,4 ⁰ / ₀ |
| Частные сады . . . | 1364 | 12,2 ⁰ / ₀ |
| | 11200 м ² | 100,0 ⁰ / ₀ |

Пендрехт располагает следующими культурно-бытовыми условиями:

1 торговый центр (радиус действия которого распространяется за пределы Пендрехта): 128 магазинов;

154 торговые точки, размещенные по всему жилому району;

51 торговое агентство различных специальностей;

6 школ со спортивными площадками;

30 гектаров озелененных пространств общественного пользования по всему жилому району в целом, т. е. 13,5 кв. метров на каждого жителя, или 47,5 кв. метра на каждую квартиру;

4 культовых здания.

Естественно, что население новых районов очень молодо. В Пендрехте по переписи 1960 года было установлено, что количество детей младшего возраста в два раза превышает количество детей того же возраста в Роттердаме. Треть населения составляют люди от 25 до 39 лет. Пожилых столько же, сколько и молодых людей от 15 до 25 лет (менее 9%). Мало новоселов в возрасте от 50—65 лет, и еще меньше стариков свыше 65 лет.

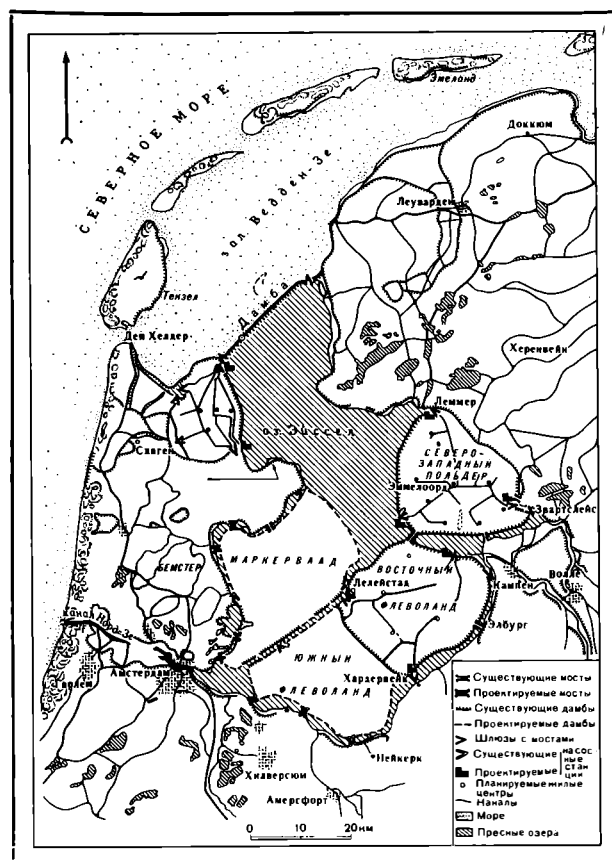
Принадлежность населения к различным вероисповеданиям и необходимость строительства церквей различных толков — важная проблема в Нидерландах — не вызывает в новых районах особых осложнений. Это объясняется большим количеством людей, индифферентных к вопросам религии. Среди них преобладают избиратели, голосующие за социалистов.

По своему социальному положению значительную часть населения составляют служащие и специалисты среднего состава, имеющие сравнительно высокий заработок (более 5500 флоринов, т. е. 8270 франков). Таких лиц 32,2% против 15,9% в Роттердаме. Количество рабочих среди новоселов несколько выше, но меньше крупных специалистов различных

профессий. Подобные соотношения социальных групп характерны для новых жилых районов и городов. Было бы интересно проследить изменения этих соотношений с течением времени.

IV. НОВЫЙ ГОРОД В ПОЛЬДЕРАХ — ЛЕЛЕЙСТАД

В освоении и благоустройстве территории опыт Нидерландов необычайно своеобразен. Они вынуждены отвоевывать землю у моря. Непрерывающаяся вековая борьба с морской стихией привела голландцев в начале текущего столетия к победоносному наступлению, в результате которого страна мирным путем завоевала новые территории — жизненное пространство, столь необходимое ей в условиях бурного роста населения. Эта гигантская работа с особым успехом осуществлялась в зоне Зейдер-Зее, а затем в районе Дельты.



ПОЛЬДЕРЫ ЗЕЙДЕР-ЗЕЕ И СМЕЖНЫХ РАЙОНОВ

ОСВОЕНИЕ ЗОНЫ ПОЛЬДЕРОВ

Для обеспечения устройства пolders в заливе Зейдер-Зее по проекту инженера Лелея предусматривалось сооружение гигантской дамбы, соединяющей Остерланд с Харлингенom. Залив, таким образом, превращался в искусственное озеро, в котором можно было создать четыре polders общей площадью 225 000 гектаров. Строительные работы начались в 1918 году, когда автор проекта был назначен министром гидротехнических сооружений королевства. В 1932 году завершилось строительство дамбы. Первый polder (Вирингмеер) был создан накануне второй мировой войны. На его территории площадью 20 000 гектаров расселилось 8000 жителей. Polder Норд-Ост (48 000 гектаров) заканчивался уже в военное время. Здесь поселилось 30 000 человек. Разработан проект еще трех polders: Восточный Флеволанд, Южный Флеволанд и Маркеваард. Осуществление проекта возлагается на соседние провинции и включается в план их развития.

Это касается главным образом Рандстад-Холланда (Гои и агломерации Амстердама). Как уже указывалось, северо-восточная ось градостроительного развития Амстердама ориентирована в направлении города Лелейстада, будущего центра района polders. На оси Амстердам — Лелейстад создается еще один новый город на 100 000 жителей на юго-западе Южного Флеволанда. Новый город будет отделен от конурбации Ранстад-Холланд только проливом. Не исключено, что со временем эти два новых города получают дальнейшее развитие, тем более что зарезервирована необходимая территория в районе polders для целей урбанизации и зон отдыха на 500 000 человек. Основная часть зарезервированных территорий распределится между двумя новыми городами. Агломерации эти будут разделены озелененным пространством (оно может быть широко использовано для отдыха), а также зоной промышленных предприятий, расположенных вдоль канала, отделяющего polder Маркеваард от polder Южный Флеволанд. Наряду с Лелейстадом, который должен предоставить населению работу в промышленности и различных учреждениях, а также обеспечить культурно-бытовое обслуживание в районе polders, каждый второстепенный центр должен выполнять те же функции только на одном polderе, как это уже делается в Эммелорде (polder на северо-востоке) и отчасти в Дренте (Восточный Флеволанд). Наконец, сель-

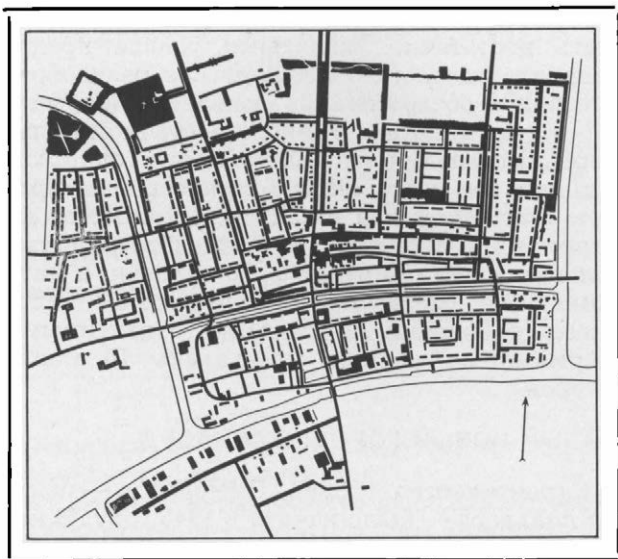
ские поселения в каждом polderе должны быть достаточно развитыми, чтобы предоставлять населению необходимое разнообразие видов обслуживания населения (то, чего не сумели добиться в северо-восточном polderе). Поселения не должны быть слишком удалены от места сельскохозяйственных работ. Считается, что в сельском хозяйстве на территории площадью 90 километров должны трудиться примерно 3000 человек, а максимальное расстояние между домом сельского работника и самыми отдаленными фермами не должно превышать 10 километров.

МАЛЫЙ НОВЫЙ ГОРОД: ЭММЕЛОРД

Строительство города Эммелорда — центра polderа — было начато в 1943 году. В настоящее время он насчитывает приблизительно 8000 жителей (1800 квартир). Город служит центром закупок товаров первой необходимости, местом встреч и общественных мероприятий жителей всего polderа. На центральной площади, ограниченной с одной стороны внутренним каналом, сосредоточены административные здания, конторы сельскохозяйственных организаций, бюро по найму,

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМУ ПОЛЬДЕРУ НА 1965 г.

| | |
|---|-------|
| Жилые дома, построенные на сельскохозяйственных территориях | 1 792 |
| Жилые дома для сельскохозяйственных рабочих, вне селений | 1 008 |
| Прочие жилые дома вне селений | 771 |
| Жилые дома, построенные в селениях за счет государства | 2 866 |
| Жилые дома, построенные частными лицами в селениях . . | 360 |
| Итого . . . | 6 097 |
| Кафе-рестораны | 10 |
| Учреждения и коммерческие предприятия | 115 |
| Магазины | 128 |
| Школы | 53 |
| Культовые здания | 36 |
| Больница | 1 |



ЭММЕЛОРД

таможня, отдел финансового инспектора и магазины. Здесь же на площади помещаются ратуша, театр, гостиница с рестораном, банки, кафе, жилые дома и, наконец, большая водонапорная башня, которую видно со всех точек польдера (64 метра высоты). Вдоль оживленной живописно-криволинейной улицы расположены 50 магазинов (которых все же мало, чтобы создать необходимую конкуренцию). В городе построена больница на 120 коек. Разрабатывается проект расширения Эммелорда. Рост города тормозит развитие сельских поселений. В 1960 году только два таких населенных пункта достигли численности в тысячу человек населения.

БОЛЬШОЙ НОВЫЙ ГОРОД ЛЕЛЕЙСТАД

Проект Лелейстада уже ранее разрабатывался. Но только в 1958 году профессору Ван Эстерену, руководившему проектированием генерального плана Амстердама, было поручено заново разработать проект планировки города Лелейстада. Для этой работы Ван Эстерен организовал небольшую группу в составе одного инженера, одного архитектора, нескольких техников и чертежников. Группа профессора Ван Эстерена провела порученную работу в сотрудничестве с градостроительным бюро Амстердама, которое выполняло исследования в области экономики, а также с Институтом технологии провинции Южной Голландии. Разработка генерального плана города Лелейстада продолжалась 5 лет,

с 1959 по 1964 год, когда этот план был опубликован¹.

Город строится. В 1967 году первые новоселы получили 300 квартир. Руководит строительством и благоустройством нового города Государственная служба польдеров Эйсселмеера (Oreп-baag lichaam). Строящийся город не имеет такого административного управления, которое можно было бы сравнить с корпорациями развития новых британских городов, хотя многие считают создание подобного органа управления желательным.

Главная задача службы польдеров — создание сельскохозяйственных районов и их благоустройство. Вопрос административной структуры польдера Восточный Флеволанд встанет лет через десять, когда будет создано местное самоуправление общины, как это было в Северо-восточном польдере.

Все строительные работы в настоящее время ведет служба польдеров, но, вероятно, впоследствии она будет привлекать кооперативные и частные строительные организации, как это делается повсюду в Нидерландах. Инженерная подготовка территорий, прокладка коммуникаций и дорожное строительство возложены также на службу польдеров, которая после завершения строительства передает готовые дома специальному совету, назначенному правительством (Rijksdienst voor de Ijsselmeerpolders). После заселения домов постоянными жителями и организации городского самоуправления названный совет передает свои полномочия новому муниципалитету.

Размеры города Лелейстада и его будущее значение не были четко определены правительством. Вначале предполагалось, что это будет небольшой город на польдере с населением порядка 20 000 жителей.

Когда разработка проекта была поручена профессору Ван Эстерену, имелся в виду город на 50 000 жителей с возможностью последующего развития до 100 000 жителей на территории 4000 гектаров. В планировочной структуре польдеров Эйсселмеера даже предусматривается резерв дополнительных пространств для роста города. Служба польдеров была обеспокоена увеличением предстоящих капиталовложений в связи с проектируемыми объемами города. Однако следует отметить, что профессору Ван Эстерену, пользующемуся большим авторитетом в вопросах градостроительства, была предоставлена воз-

¹ C. Van Eesteren, *Stedebouwkundig plan voor Lelystad, La Haye, Ministère des Transports et des Travaux publics, 1964, 111 p.*

возможность составления программы и решения проекта города по своему усмотрению. Он разработал проект Лелейстада на 100 000 жителей и выдвинул предложение развития города до 200 000 жителей. Дальнейшее развитие Ван Эстерен предусматривал на запад от Большого канала, на польдере Маркерваард (с устройством моста, автодорожного туннеля и железнодорожной ветки), а также на восток от автострады, соединяющей Амстердам с северными провинциями.

Проект Лелейстада органически вписывается в планировочную структуру южных польдеров Эйсселмеера и учитывает все основные положения их транспортной схемы — автодорожную связь с Амстердамом вдоль зоны польдеров и железную дорогу. Для осуществления последней в намеченный десятилетний срок Обществу железных дорог потребуется государственная субсидия, но правительство еще не приняло решения по этому вопросу.

При разработке проекта Ван Эстерен особое внимание уделил изучению принятой системы обваловывания и конфигурации берегов Большого канала в районе Лелейстада как важного фактора, влияющего на создание местного микрорайона, действие ветра и т. д.

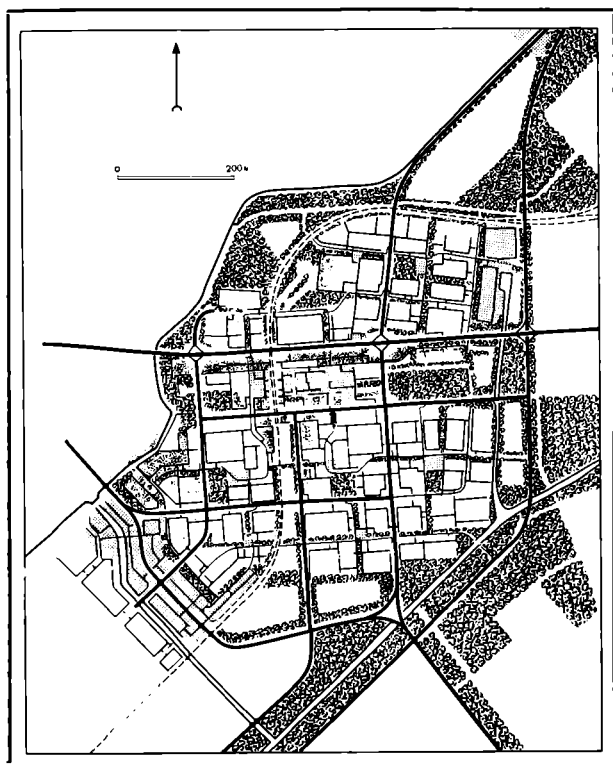


СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ЛЕЛЕЙСТАДА

Композиционное решение Лелейстада основано на идее создания значительного по объему и архитектуре главного городского центра прямоугольной формы, вытянутого с востока на запад и приподнятого над остальным городом на уровень дамб, ограничивающих польдеры. Город обращен к главному центру, а не вытянут вдоль канала. Внутренняя структура Лелейстада, по замыслу автора, основывается на однородных жилых единствах, окруженных озелененными пространствами, предусмотрены десять второстепенных центров различного значения.

Планировка города во многом зависит от принятой структуры и плотности уличной сети (магистральной и общей). В Лелейстаде плотность сети магистральных улиц 1,5 километра (на уровне +6,5 метра). Остальные улицы проходят на уровне +3,5 метра.

Проектом предусматривается автостоянка из расчета одной машины на каждую квартиру с возможностью увеличения количества мест впоследствии. В главном городском центре запроектирована стоянка на 10 000 автомобилей. Автор считает, что и эта цифра будет увеличена.

В соответствии с генеральным планом Ван Эстерена был разработан проект детальной планировки строительства жилого единства на 17 000 жителей. Первая группа жилых домов на 7000 человек предназначалась для сельскохозяйственных рабочих польдера и строителей города.

Намечаются маршруты внутригородского общественного транспорта (автобусы). Город окружен широким зеленым поясом, который прерывается только в двух местах, на юго-западе и на северо-востоке, двумя крупными промышленными зонами. Плотность жилой застройки (предвидится 75 % индивидуальных домов) уменьшается от центра к периферии. Независимо от типов жилых домов плотность застройки предполагается очень незначительной: на территории свыше 6000 гектаров намечается разместить немногим более 30 000 квартир вместе с индивидуальными домами (5 квартир на 1 гектар в среднем). Следует отметить, что эти показатели подверглись серьезной критике.

В настоящее время не представляется возможным определить количество мест приложения труда в будущем Лелейстаде, поскольку его строительство рассчитано на 30 лет. Однако на основе существующих нормативов были намечены размеры территорий для будущих промышленных предприятий и учреждений.

До последнего времени предприятия и учреждения не проявляли достаточного интереса, чтобы обосноваться в Лелейстаде. Новый город не пользуется никакой особой государственной помощью ни в форме финансовой поддержки, ни льготами по налогам, ни иными привилегиями, которые содействовали бы привлечению новых организаций. Лелейстад не включен в так называемый «проблемный район» и фактически поставлен в неблагоприятные условия. Относительно реальными можно считать следующие элементы развития:

учреждения Государственной службы освоения и благоустройства польдеров озера Эйссел (к 1975 году предусматривается 900 мест приложения труда);

Государственный ветеринарный институт (450 мест приложения труда к 1975 году);

электроцентральный провинции (250 мест к 1975 году);

около 200 сельскохозяйственных рабочих к 1975 году.

И наконец, не исключается возможность возникновения промышленных предприятий.

Что касается строительства коммерческих предприятий, то приходится ограничиться разработкой проекта единственного пока торгового центра, который впоследствии станет в городе второстепенным. В центр включаются 30 магазинов. Открытие семнадцати магазинов приурочено к заселению первых 300 квартир в конце 1967 года. В 1968 году прибавится 4 новые лавки и крупный магазин самообслуживания. Наконец, еще 8 магазинов будут построены впоследствии. В первую очередь будут открыты продуктовые магазины и магазины предметов первой необходимости. В центре предусматриваются агентства банков, конторы и ресторан. На прилегающей территории проектируются гаражи, склады и т. д. Будущая роль строящегося центра по отношению к остальным и к главному центру города еще не определена.

Все необходимые виды культурно-бытового обслуживания предусмотрены заранее. Так, одновременно с первой группой жилых домов начинает действовать и первая очередь торгового центра. Открываются начальная школа, детский сад, кафетерий с залом для собраний, спортивные площадки и парк. Рядом с первым торговым второстепенным центром предусмотрен спортивный комплекс, который может обслужить 10 000 человек, со спортивными площадками для атлетических состязаний и игры в мяч, с теннисными кортами, бассейном и катком. Вторая начальная школа, второй детский сад, среднее учебное

заведение — все это будет открыто ко второй очереди жилищного строительства. Производится посадка деревьев в парке, в центре города и в его северной части, а также вдоль берегов озера Эйссел, которые будут благоустроены для отдыха населения.

Муниципальные учреждения предусматриваются в главном центре Лелейстада. Первая группа из 539 квартир и индивидуальных жилых домов, начатая строительством в конце 1966 года в соответствии с генеральным планом Ван Эстерена, не осуществляется, так как этот проект практически отставлен, но не заменен другим. Продолжают ссылаться на план Ван Эстерена; очевидно, это необходимо, чтобы дело как-то двигалось.

Разработан еще один проект группы домов на 350 квартир, начатых строительством в 1968 году.

Первые квартиры, которые были заселены в 1967 году, размещены вблизи центральной зоны. Речь идет о 256 жилых индивидуальных домах (из которых 205 — одноэтажные и 51 — двухэтажные) и 45 квартирах в четырехэтажных домах. Стоимость строительства очень невысока, около 40 000 флоринов (т. е. 53 500 франков) за дом площадью 100 кв. метров без стоимости земельного участка. Это позволяет сдавать такие дома за скромную плату, поскольку государство дает субсидию: от 131,50 флоринов до 306 флоринов (175 — 410 франков) в месяц. Государственная помощь каждый год пропорционально уменьшается, чтобы прекратиться на восьмой год.

На 1975 год предусматривается 3600 квартир, в том числе и индивидуальных домов (13 000 жителей); 11 250 квартир (свыше

ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА, ПРЕДУСМАТРИВАЕМАЯ ДЛЯ ЛЕЛЕЙСТАДА НА ПЕРСПЕКТИВУ

| Возраст | Соотношения в процентах по годам | | |
|----------------|----------------------------------|---------|---------|
| | 1975 г. | 1985 г. | 2000 г. |
| от 0 до 14 лет | 44,7 | 40,0 | 34,5 |
| 14—24 | 12,8 | 14,8 | 12,9 |
| 25—39 | 25,4 | 23,8 | 25,3 |
| 40—54 | 14,0 | 16,0 | 14,8 |
| 55—64 | 2,5 | 13,9 | 5,8 |
| от 65 и старше | 0,6 | 1,5 | 6,7 |
| Итого: . . . | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

40 000 жителей) — к 1985 году и, наконец, на 2000 год — 30 000 квартир вместе с индивидуальными домами (свыше 100 000 жителей).

Представляется полезным приступить заблаговременно же к изучению структуры профессий и возможного состава семейств будущих жителей нового города для определения нужного количества мест приложения труда, а также характера и размеров будущих жилищ.

Рассмотренные материалы по созданию Лелейстада производят впечатление недоста-

точно проработанных. На основе генерального плана, может быть и не вполне реалистичного, было начато строительство города без необходимой согласованности с принятым градостроительным решением. Совершенно очевидно, что отсутствие единого руководящего органа, ответственного за строительство нового города в целом, пагубно отражается на его осуществлении.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Нидерланды являют пример выдающегося градостроительного освоения территорий как в общегосударственном масштабе, так и в крупных агломерациях, и в новых зонах развития. Разумеется, можно спорить с некоторыми положениями действующей градостроительной политики, например вряд ли можно считать реальным намерение остановить рост конурбации Рандстад-Холланда; нельзя не заметить и того, что постройка нового города Зутермеера на востоке от Гааги за счет внутренней территории Рандстада вводит в прямое противоречие с провозглашенной доктриной сохранения всего внутреннего пространства конурбации исключительно для сельского хозяйства и отдыха. Чисто эмпирический, недостаточно обоснованный подход к решению градостроительных вопросов — явление редкое в нидерландской практике, однако строительство Лелейстада может служить таким примером.

Главное заключается в том, что Нидерланды приняли действенную градостроительную политику, получившую всенародное признание и поддержку. Были созданы все условия для осуществления широко задуманных планов урбанизации: эффективные мероприятия по приобретению земельных участков, крупные капиталовложения в строительство городского транспорта и проектирование новых сетей метро, щедрое финансирование государством нового жилого строительства, простые и четкие законоположения по вопросам планирования и градостроительства. Однако административная структура новых городов еще не сложилась окончательно.

Движение за создание новых городов в Нидерландах возникло в связи с необходимостью упорядочения роста конурбации Рандстад-Холланда во внешнюю сторону с сохранением свободных зеленых пространств между городами для отдыха населения. Другая важная проблема заключалась в необходимости найти оптимальное и самое современное решение для освоения полейдеров, этих искусственно созданных территорий. Новейшая градостроительная тенденция в Нидерландах выражается в стремлении строить новые крупные города. Они размещаются вдоль преференциальных направлений градостроительного развития больших агломераций. Считается целесообразным реконструировать и развивать небольшие населенные пункты или существующие малые города. Эти новые города, кроме уже реконструированных двух малых городов — Эммелорда и Дрентена — и строящегося крупного города Лелейстада, еще находятся в стадии проектирования.

Можно определенно сказать, что произошел разрыв со старой нидерландской традицией сплошной застройки городов многоквартирными домами, что приводило к постоянному их разрастанию.

Новые веяния в градостроительстве Нидерландов заслуживают большого внимания.

Учитывая значение и высокое качество этого градостроительства, будет полезно внимательно изучить и использовать его опыт. Следует думать, что труд нидерландских урбанистов завершится большими успехами.

КНИГА
ВТОРАЯ

НЕКОТОРЫЕ
ПРИМЕРЫ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО
ОПЫТА США
И СТРАН
ВОСТОЧНОЙ
ЕВРОПЫ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И НОВЫЕ ГОРОДА В США

Практика Соединенных Штатов, так же как и стран Восточной Европы, представляет определенный интерес для сравнения. Методы планирования как в экономике, так и в освоении территории в США принципиально отличаются от методов, принятых во Франции и других западноевропейских странах. Федеральная структура государства и крайняя степень сублимации доктрины свободного предпринимательства — вот две главнейшие причины, препятствующие планированию в общегосударственном масштабе.

Все это порождает многочисленные проблемы: стихийный рост городов, затруднения с организацией движения городского транспорта (американцы всюду хотят ездить на автомобиле), расовая дискриминация в жилищном строительстве и в сфере социально-бытового обслуживания. В этих условиях, усугубляемых отсутствием административных полномочий у органов, ведающих региональным планированием, особую роль играет местная администрация, власти графств, муниципалитеты, даже самые мелкие. Поэтому новые города, строящиеся в США, больше зависят от задач местного значения, нежели от региональных градостроительных программ.

I. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В БОЛЬШИХ АМЕРИКАНСКИХ ГОРОДАХ

В стране свободного предпринимательства само понятие «планирование» ставится под сомнение. Поэтому не удивительно, что создание региональных органов планирования было запоздалым, а их роль — ограниченной.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ СТРУКТУРА

Как правило, у каждого города есть своя градостроительная комиссия (City Planning Commission), которая дает директивы большой группе специалистов, занимающихся проектно-

но-планировочными разработками (главным образом по обновлению городов), но не их осуществлением, исключая Службу обновления Бостона (Boston Redevelopment Authority). Региональные органы, напротив, не имеют какого-либо единого официального статуса. Они учреждаются местными властями и не пользуются никакими полномочиями, если не считать права убеждать, которое к тому же оказывается малоэффективным. Впрочем, принятый недавно закон предоставил им некоторые прерогативы: федеральное правительство запрашивает их мнение относительно планов капиталовложений городских общин, нуждающихся в помощи федеральных фондов. Однако федеральное правительство не обязано считаться с этим мнением. Итак, региональные градостроительные учреждения имеют свою сферу деятельности, но не располагают никакой властью. В специфических условиях административной структуры США, где местные власти весьма влиятельны, деятельность этих служб не представляется особенно эффективной. Контроль, осуществляемый над ними всеми административными инстанциями района, не позволяет им к тому же предлагать конкретные и четкие проектно-планировочные решения.

Следует добавить, что существуют также региональные учреждения, занимающиеся специальными вопросами: транспортом, проблемами загрязнения воздуха, озеленением и лесопарковыми зонами, водоснабжением, канализацией и т. п. Некоторые из них имеют важные полномочия, в том числе право получения средств от налоговых поступлений. Роль региональных проектно-планировочных учреждений заключается прежде всего в обеспечении координации между местными властями и специализированными службами района. Иногда региональное проектное учреждение является одновременно такой специализированной службой, осуществляющей и упомянутую координацию. Так обстоит дело, например, в Филадельфии, где Транспортная комиссия Пенн-Джерси (Penn Jearsey

Transportation Study) была в 1965 году преобразована в Региональную плановую комиссию долины Делавэра (Delaware Valley Regional Planning Commission), и в Нью-Йорке, где подобные функции переданы Транспортной комиссии трех штатов (Tristate Transportation Study).

В некоторых случаях учреждаются особые ассоциации с целью разработки региональной доктрины освоения территории. Таковы региональные плановые ассоциации (Regional Plan Association) Нью-Йорка и Лос-Анджелеса. Здесь не обходится без соперничества с региональными учреждениями, занятыми разработкой консультаций по программам развития с использованием федеральных фондов. Эти частные ассоциации, финансируемые в основном различными фондами, нередко получают большие возможности для оригинальных и конкретных предложений, чем официальные градостроительные службы региона. Так, Нью-Йоркская региональная плановая ассоциация в 1929 году опубликовала план развития района и готовит к публикации в 1968—1969 годах новый план, предусматривающий создание около десяти новых центров приложения труда.

ЗНАЧЕНИЕ ПОМОЩИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Как и во многих других сферах, в градостроительстве роль федеральных властей в США заключается преимущественно в финансировании проектных разработок и их реализации. Каких-либо официальных предписаний и установок, подлежащих обязательному выполнению, правительство не издает. Принятый в 1954 году Государственный закон о жилище (National Housing Act), который вступил в силу в 1955 году под названием «Программа 701», призван стимулировать проектно-планировочные работы: он позволяет штатам, районам, графствам и муниципалитетам осуществлять разработки, финансируемые на две трети федеральным правительством. В течение 13 лет по этой линии было ассигновано свыше 150 млн. долларов (750 млн. франков) на 5000 различных проектов. Проекты развития регионального транспорта также в значительной мере финансируются федеральным правительством через посредство Службы дорог (Bureau of Public Roads). Закон 1962 года об автомобильных дорогах предписывает, чтобы в городских агломерациях планы развития транспорта увязывались с другими аспектами планирования: федеральное правительство теперь уже не

субсидирует ни одного дорожного проекта, который не был бы проверен органом, ответственным за региональное планирование.

Роль федеральных ассигнований особенно важна в мероприятиях по обновлению. Одобрение проекта Федеральным ведомством обновления позволяет добиться правительственной поддержки. Местные ведомства обновления получают кредиты на строительство учреждений социально-бытового обслуживания населения, а федеральное правительство берет на себя две трети чистых расходов на мероприятие (в некоторых особых случаях даже три четверти) после того, как приобретенные и оборудованные в инженерном отношении земельные участки уже проданы частным застройщикам. При этом последние не обязаны размещать там прежних жителей.

ПРОЕКТЫ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ

Итак, каждая крупная агломерация располагает региональными градостроительными органами. Иногда их бывает несколько (они могут быть государственными или общественными, как в Нью-Йорке и Лос-Анджелесе). Все эти учреждения разрабатывают региональные градостроительные планы. Некоторые из этих планов уже опубликованы, например план Вашингтона (1961 год)¹. В иных случаях были представлены предварительные материалы (предварительный план района бухты Сан-Франциско)². Из всех один лишь план Вашингтона прямо предлагает строительство новых городов.

Планировочные решения весьма разнообразны. В основе широкоизвестного плана Вашингтона — схема в виде звезды с шестью преференциальными лучами застройки. Эта схема признана оптимальной для быстрорастущей агломерации (ее население, составившее в 1960 году 2 млн. человек, к концу века достигнет, по расчетам, 5 млн.), так как она позволит создать эффективную сеть общественного транспорта и сохранить зеленые пространства. Лучи застройки выбирались с учетом существующих небольших городов, способных стать ядром планируемых по этим осям новых городов с населением 80 000—100 000 жителей. Позднее, в сентябре 1960 года, был опубликован справочник, содержащий материалы о развитии района и уточня-

¹ *National Capital Planning Commission, National Capital Regional Planning Council, A Policies Plan for the Year 2000. The Nation's Capital.*

² *Association of Bay Area Governments, Preliminary Regional Plan for the San Francisco Bay Region, Berkeley, november 1966, 53 p.*

ющий градостроительные решения, положенные в основу регионального плана.

В Сан-Франциско региональные проектно-планировочные группы, прежде чем разработать три принципиальные схемы (линейная, или схема «городского коридора», полицентрическая, дисперсная), изучили все разрозненные плановые предложения муниципалитетов района. После консультаций с различными местными инстанциями Ассоциация представителей местных властей в 1969 году опубликует уже настоящий проект районной планировки.

II. АДМИНИСТРАТИВНАЯ СТРУКТУРА

При слабости официальных градостроительных органов важную роль приобретает частная инициатива. Строительство новых городов в Соединенных Штатах — по преимуществу сфера деятельности частного предпринимательства, при этом, как будет показано ниже, предприниматель стремится получить прибыль.

СОЗДАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ В УСЛОВИЯХ ЧАСТНОЙ ИНИЦИАТИВЫ

Движение за новые города возникло в Соединенных Штатах как естественный результат деятельности частных застройщиков. Последние, удовлетворив спрос на индивидуальные жилые дома на окраинах крупных городов, обратились к более широкому рынку: семьям с доходами выше среднего (Upper middle income families). Большая емкость этого рынка и необходимость обеспечить потребителю сеть учреждений социально-бытового обслуживания более высокого класса, чем в пригородных жилых зонах, потребовали планирования более крупных градостроительных операций, предусматривающих возведение более 10 000 жилищ. Название «новые города» в применении к таким операциям возникло прежде всего из соображений рекламного характера.

Большое строительство возможно лишь тогда, когда застройщик в состоянии приобрести крупные участки территории. С этой точки зрения идеальным решением была бы покупка всего участка под застройку у одного владельца или если бы последний сам, вернее, при посредничестве какой-либо строительной ассоциации стал застройщиком. Примерно так возникли города Рестон, Фостер-Сити, Редвуд-Шорс, Валенсия. Необходимо также, чтобы застройщик располагал финан-

совыми средствами, достаточными для приобретения земли, инженерного оборудования и т. д. Мы увидим (см. раздел IV), что трудности, возникающие в подобных случаях, зачастую проистекают из недостатка финансовых возможностей у застройщиков: так, компания «Рестон Вирджиния инкорпорейтед» в 1967 году объявила себя несостоятельной и была куплена компанией «Галф ойл», которая учредила филиал под названием «Галф Рестон инкорпорейтед».

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ОФИЦИАЛЬНЫМИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫМИ СЛУЖБАМИ

Районные градостроительные учреждения (не считая службу, ведающую федеральными автодорогами) настолько слабы, что застройщики новых городов имеют дело в основном с властями более мелких административно-территориальных единиц: например, с администрацией графств, когда новый город не входит в подчинение какого-либо муниципалитета, или же — в противном случае — с муниципалитетом. Переговоры с местной администрацией при совпадении интересов застройщиков и властей обычно протекают без особых осложнений. И в самом деле, возведение на территории, подведомственной муниципалитету или графству, нового города открывает дополнительные источники доходов, если наряду с жильем будут создаваться места приложения труда, то есть новые объекты налогообложения (местные налоги взимаются со стоимости земли и расположенных на ней строений). Расходы же, которые потребуются от властей (строительство школ, общественно-бытовых учреждений и т. п.) не столь велики, как расходы на строительство жилищ. Легко понять, что в условиях обостренного соперничества разных муниципалитетов и графств, стремящихся повысить местную деловую активность, а следовательно, поступление налогов, строительство нового города является важным преимуществом, даже если в течение долгого периода доходы от жилых новостроек не будут покрывать расходов, понесенных муниципалитетом на их строительство. Теоретически графство может контролировать деятельность застройщиков четырьмя основными способами: определением размера земельного налога, использованием совещательных функций плановой комиссии графства, прокладкой сети водоснабжения и канализации, регламентацией городского зонирования. Однако наблюдения, проведенные в некоторых новых городах (Фостер-Сити, Редвуд-Шорс,

Валенсия, Коламбия и др.), показывают, что графства отнюдь не всегда могут или хотят полностью использовать свои полномочия.

Рестон составляет исключение из правила: его местоположение было выбрано с согласия региональных инстанций, и новый город является частичным осуществлением регионального плана 1961 года. Глава компании, строящей город, имеет заместителем бывшего сотрудника планировочного бюро, разработавшего проект. Инициатор строительства стремился прежде всего добиться высокого качества работ, создания столь редко встречающейся в Соединенных Штатах подлинной городской среды. Не случайно поэтому Рестон был признан в графстве Фэйрфакс образцовым примером нового города.

ВНУТРЕННЯЯ АДМИНИСТРАТИВНАЯ СТРУКТУРА НОВЫХ ГОРОДОВ

Через несколько лет новые города столкнутся с важной проблемой: им предстоит создать городское самоуправление, по крайней мере в том случае, если новый город возник на территории, непосредственно входящей в состав графства, а чаще всего так и бывает. Теоретически жители города могут потребовать самоуправления с того момента, как их число достигнет нескольких сот и за него выскажется большинство в три четверти голосов. Застройщики, как правило, энергично противятся такой возможности, поскольку они предпочитают иметь дело не с представителями горожан, а с прежними властями, которые весьма благожелательно настроены к людям, открывающим для них новые источники доходов. Что касается жителей, то требовать административного отделения также не в их интересах, во всяком случае поначалу, поскольку может случиться так, что это отделение затронет только жилые зоны, и тогда местные налоги на строительство общественных учреждений (в частности, школ) сильно повысятся. Тем не менее в большинстве новых городов существует мнение, что в конце концов решение о создании самостоятельного муниципалитета должно быть принято. Застройщики готовятся к этому, сами организуя ассоциации жильцов, которые управляют некоторыми учреждениями общественного назначения (например, в Валенсии). В Коламбии главный застройщик создал ассоциацию, в которой его представители имеют большинство, но где роль жителей будет возрастать и ко времени окончания строительства города большинство и право контроля за делами уже перейдет к ним. Эта ассо-

циация ведает содержанием городских коммуникаций, парков и мест отдыха, мест собраний и т. п. Она имеет право передавать эти заведения частным лицам и взимать с них налоги на собственность (около 0,75% от стоимости в год).

ПОИСКИ НОВОЙ АДМИНИСТРАТИВНОЙ СИСТЕМЫ

Нет твердой уверенности в том, что подобное совпадение интересов застройщика и соответствующих местных инстанций выгодно для всего района, с одной стороны, и для тех, кто будет жить в новом городе, — с другой. Население выбирает такой образ жизни, который отвечает общей тенденции развития американского «умения жить» (см. раздел III), и его привлекает редкая в Соединенных Штатах перспектива жилой среды, обеспеченной достаточным и разнообразным обслуживанием. Однако представляется сомнительным, чтобы обещания, расточаемые рекламными проспектами, были бы полностью осуществлены. Этому могут помешать либо размеры самих новых городов, недостаточные для того, чтобы обеспечить столь высокий уровень обслуживания населения, либо ограниченные возможности застройщиков для финансирования учреждений социально-бытового обслуживания или даже просто для привлечения в новые города.

В некоторых новых городах финансовые трудности таковы (см. раздел IV), что признается необходимым сократить программу строительства таких учреждений. Так, как мы уже говорили, случилось в Рестоне, где инициатор строительства недавно потерпел финансовый крах, и все предприятие было куплено крупной нефтяной компанией.

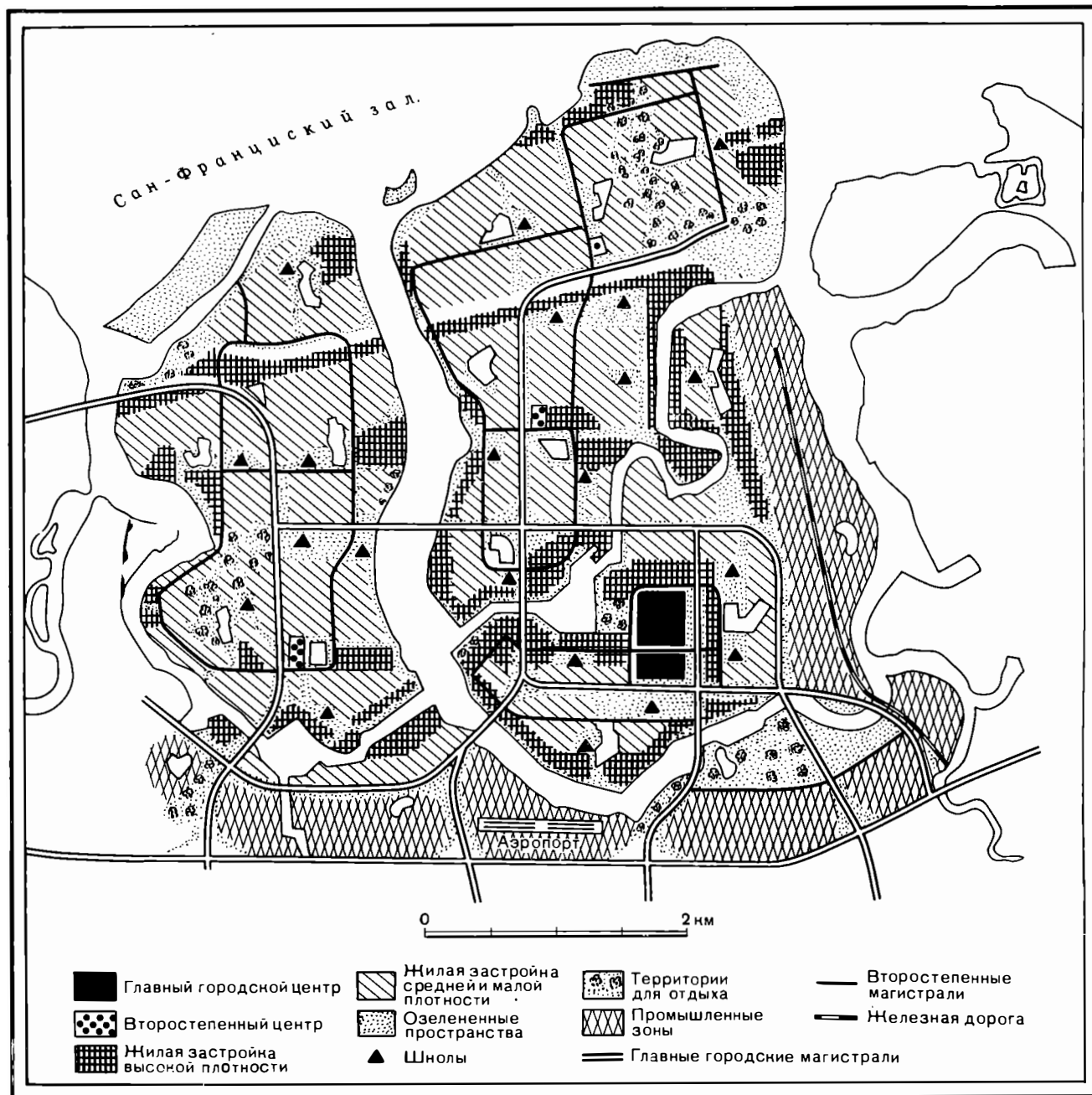
С другой стороны, с точки зрения местных властей, новые города не вписываются в рамки какой-либо общей градостроительной политики, а если и вписываются, то скорее случайно (как Рестон). Этим объясняется и плохое использование региональных учреждений общественно-бытового назначения, и хаотический рост города, и опасность поглощения зеленых пространств и т. п. Кроме того, уже сам способ финансирования новых американских городов предназначает их (и застройщики не скрывают этого) для относительно зажиточных слоев общества. Эти города, следовательно, не могут содействовать решению проблемы жилья для малообеспеченных классов.

Кое-кто считает такое положение неудовлетворительным. Это руководители регио-

нальных градостроительных служб, которые знают, насколько ограничено их право убеждения, а также сотрудники федеральных органов.

Полагают необходимым издать закон, который позволил бы новому Министерству жилищ и градостроительства (Housing and Urban Development), созданному в начале 1967 года, учреждать частные организации,

подобные корпорациям развития новых английских городов; но считается, что будет очень трудно провести этот закон в конгрессе, который традиционно выступает защитником свободного предпринимательства. Кроме того, следует сначала убедить в необходимости такого закона общественность, для которой федеральное правительство продолжает оставаться прежде всего распределите-



РЕДВУД-ШОРС. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

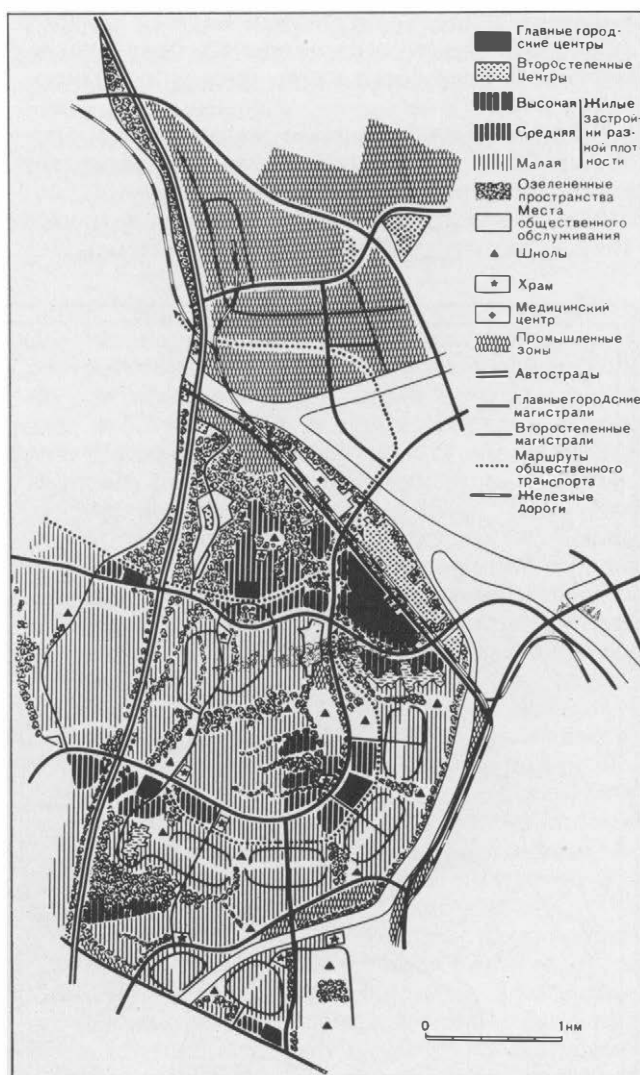
лем фондов. Предстоит также преодолеть противодействие крупных городов, которые не захотят, чтобы федеральные деньги пошли на мероприятия по обновлению и на строительство новых городов. Подобная проблема возникнет и во Франции. Но как бы там ни было, такого рода законодательство представляется необходимым, если только Соединенные Штаты намерены строить настоящие новые города. А пока региональные градостроительные службы, например в Вашингтоне, могут выступать с предложениями (скажем, проект развития Джермантауна с привлечением частной инициативы), не имея иных средств, кроме права убеждать местную администрацию и застройщиков да контроля над проектами сооружений общественного назначения, которые строятся с финансовым участием федерального правительства.

III. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Итак, новые города — это частные предприятия, объем которых незначителен по сравнению с общим размахом операций по застройке городских окраин. Они являются, следовательно, лишь одним из аспектов — в итоге второстепенным — проблемы градостроительства в этой стране, хотя их инициаторы и стараются всеми способами заставить говорить о своих планах и о результатах их осуществления.

ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ

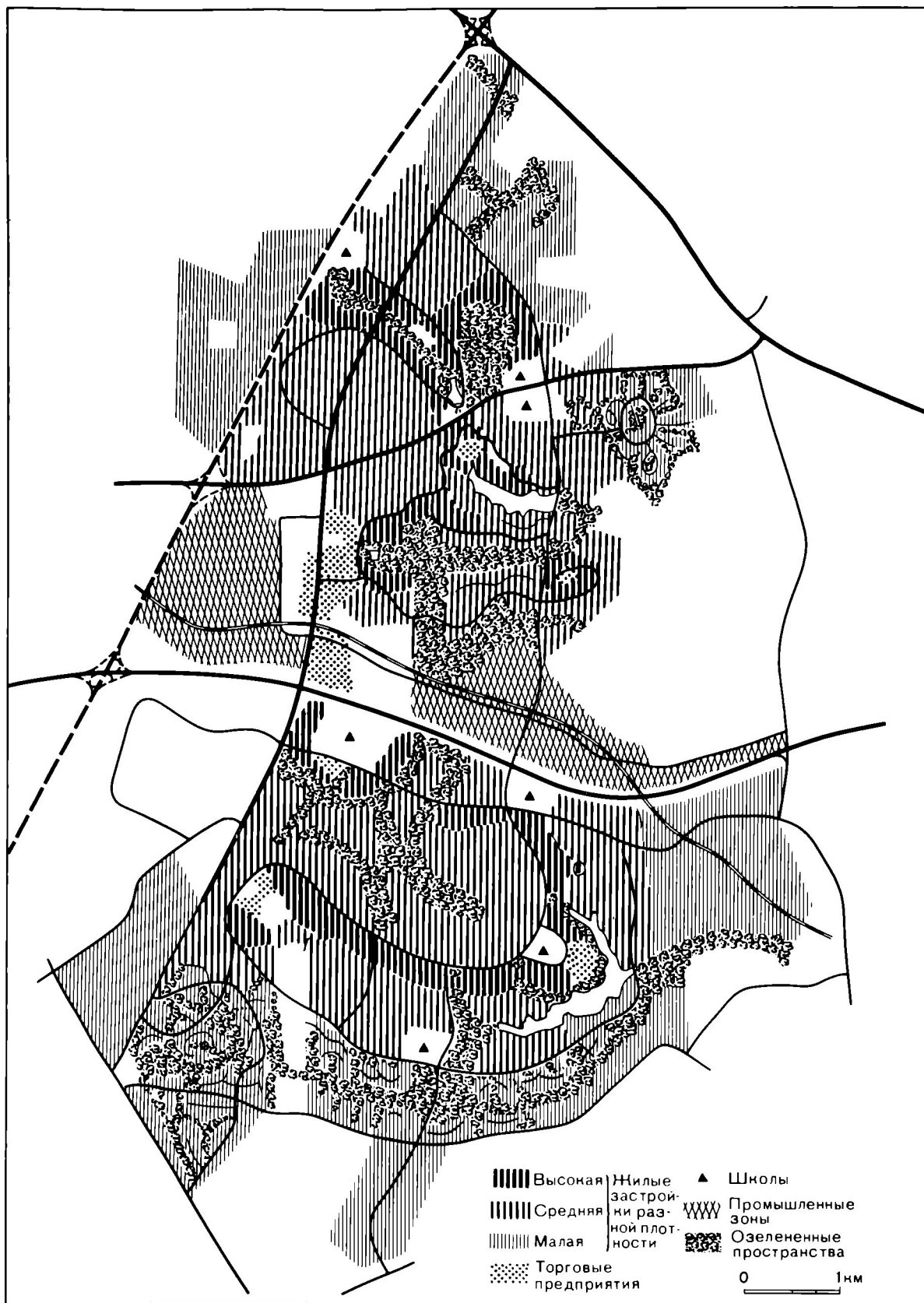
Отмеченная выше слабость региональных служб планирования ведет к тому, что органы, ответственные за строительство новых городов, не получают никаких директив, предписывающих включение их проектов в программу регионального развития. Обычно застройщик поручает составление программы работ какому-либо частному проектному бюро: для города Редвуд-Шорса работает контора «Лэрри Смит и К^о», для Валенсии — «Виктор Грюн энд ассошиэйтс» и т. д. Затем частному градостроительному бюро дают заказ на разработку генерального плана (Master Plan): контора «Вилси, Хэм и Блэйр» составляла план Фостер-Сити, «Архитектс коллаборэйтив» — план Редвуд-Шорса, «Томас Л. Саттон» — Валенсии, «Витлси и Конклин» — план Рестона. Инициатор строительства Коламбии предпочел организовать собственное проектное бюро в составе компании «Роуз». Пользуясь услугами различных экс-



ВАЛЕНСИЯ. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

пертов, он в то же время сохранял за собой контроль над общей координацией работ.

Генеральный план обычно не вызывает возражений со стороны местных властей, но сам застройщик, столкнувшись с конкретными затруднениями, с финансовыми проблемами, может, не колеблясь, изменить первоначальные проекты. Похоже на то, что, поручая разработку градостроительного плана частному бюро, застройщик обеспечивает своему предприятию дополнительную рекламу. Схемы генеральных планов и проекты детальной планировки составляются различными градостроительными и архитектурными службами. Иногда проектные работы проходят еще одну стадию: составляется так называемый «промежуточный план» (Intermediate



Plan), который является переходным звеном от генерального плана к проекту детальной планировки. Контроль над всеми этими планами теоретически должны обеспечивать власти той административной единицы, на территории которой расположен город.

Опыт строительства новых городов (в частности, Рестона и Редвуд-Шорса) показывает, что нередко между градостроительными бюро и персоналом, непосредственно отвечающим за строительство, по тем или иным вопросам возникают расхождения. Налаживанию тесного взаимодействия между ними мешает и то обстоятельство, что они часто значительно удалены друг от друга (например, градостроительное бюро «Архитектс коллаборейтив», занятое составлением проекта города Редвуд-Шорса, находится в Кембридже, неподалеку от Бостона).

ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ

Принципы, которыми руководствуются градостроители при разработке планов новых городов, редко можно определить с достаточной четкостью. Тем не менее детальный анализ этих проектов позволяет вывести некоторые основные положения, а именно:

стремление создать живой городской организм: застройка в виде малых жилых единств («деревень»), имеющих замкнутые пространства, как реакция против индивидуализма, свойственного американским пригородам. Отсюда обращение к принципу линейной застройки вместо обычных разбросанных участков;

систематическое включение мест отдыха непосредственно в зоны жилой застройки. Особое внимание уделяется водоемам (в Фостер-Сити, Рестоне), зеленым насаждениям, игровым и спортивным площадкам;

предпочтение, отдаваемое пешеходным путям, что вытекает из двух предыдущих принципов. Идея разделения уличного движения выглядит оригинальной в стране, где преимущество отдано автомобилю. Сеть пешеходных дорог связывает жилые кварталы с заведениями общественного назначения, расположенными в центре города, по меньшей мере в 400 метрах от жилья;

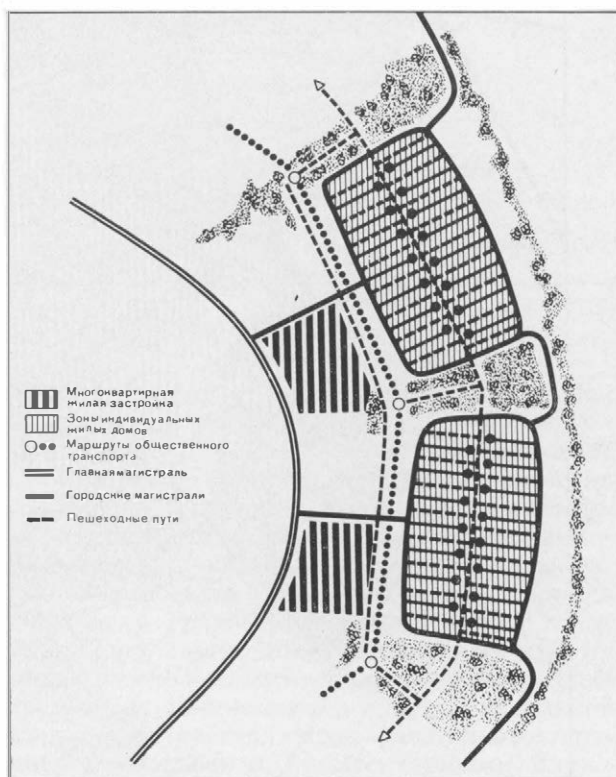
равновесие между общественным транспортом и автомобилем. Этот принцип выражается в выделении пространств для предполагаемой системы общественного транспорта, но, как правило, он отнюдь не проводится в жизнь. В данном случае имеют место большие расхождения между выдвинутым принципом и его реальным осуществлением;

поиски оригинальных архитектурных решений. Часто это ведет к заимствованию элементов средиземноморского декора (пицца, галерея, аркада, патио).

Мы видим, что градостроительные концепции американских новых городов, даже и не отличаясь большой оригинальностью, в некоторых случаях идут вразрез со стихийными тенденциями развития градостроительства в Соединенных Штатах.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ СХЕМЫ

Изложенные выше принципы приходится модифицировать, сообразуясь с условиями местности, которые не всегда бывают благоприятными: иногда новые города строятся на удалении 30—50 километров от крупных метрополий (таких, как Вашингтон, Сан-Франциско, Лос-Анджелес) или в холмистой и покрытой растительностью местности (Коламбия, Рестон), иногда на низменных и сырых, окаймляющих залив участках (Фостер-Сити, Редвуд-Шорс), иногда на пересеченной или пустынной местности (Валенсия) — словом, там, где застройщик сумел подыскать достаточно по размерам и подходящую по цене территорию.



ВАЛЕНСИЯ. СХЕМА РАЗДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

В некоторых проектах дорожная сеть организована в виде правильных звеньев нескольких определенных категорий (Валенсия, Редвуд-Шорс). Иногда же, наоборот, ей сознательно придают совершенно свободные очертания (Фостер-Сити, Рестон, Коламбия) без четкого выделения роли различных видов дорог.

Городская ткань рисуется сеткой путей движения и границами между зонами жилья, мест приложения труда и учреждений общественного назначения. В некоторых городах это зонирование очень строгое (Валенсия, Редвуд-Шорс), в других (Коламбия, Фостер-Сити) — менее четкое.

Зоны мест приложения труда иногда разбиты на несколько участков среднего размера (от 20 до 60 гектаров), расположенных вблизи автотранспортных осей (Рестон, Коламбия). В иных случаях (Валенсия, Редвуд-Шорс) предпочтение отдается крупным по площади зонам (100 гектаров в Редвуд-Шорсе, 400 гектаров в планах Валенсии) вдали от города или на его окраине, но опять-таки вблизи главных автотранспортных осей.

Учреждения сферы управления и обслуживания должны быть сосредоточены в центре города или центрах так называемых «деревень». Но эти центры пока еще не созданы, и их детальная разработка либо вовсе не начата, либо далека от завершения (Валенсия).

МЕСТА ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА

Застройщики новых городов стремятся привлечь предпринимателей не столько из желания обеспечить работой будущих жителей, сколько из соображений престижа, который гарантирует избранному месту деловая активность (особенно когда речь идет об известных фирмах). Кроме того, места приложения труда представляют собой важный источник доходов как для застройщиков (сдача внаем помещений), так и для местных властей (налоги). Что же касается возможного равновесия между количеством мест приложения труда и численностью активного населения, то его считают иллюзорным: даже если оно и достигается, маятниковые миграции в обоих направлениях сильно ограничивают его эффективность. Исходя из этих соображений, программирование сфер приложения труда основывают на самых общих нормах. Так, расчет площади промышленных зон выводят из цифры, установленной a priori (например, 10 000 мест приложения труда для Фостер-Сити), иногда для них даже резервируют участки, непригодные для какого-

либо иного использования (заболоченные земли в Редвуд-Шорсе). Площадь территорий, отводимых под коммерческие и другие учреждения, также определяется скорее рекламными целями (для Валенсии — 275 000 кв. метров, не считая площади под автостоянки; 165 000 кв. метров для Коламбии), нежели точным анализом нужд и возможностей города. Впрочем, застройщики не питают в этом отношении никаких иллюзий и всегда готовы изменить свои планы с учетом возможностей, которые им могут представиться.

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА

Когда застройщик выбирает местоположение нового города, исходя из собственных возможностей, перед ним встает проблема обеспечения территории нового города автодорогой, которая имела бы по возможности несколько ответвлений. Хотя и существует стремление наладить службу общественного транспорта, на этот счет никто не питает особых иллюзий, а некоторые (например, в новой группе, отвечающей за строительство Рестона) прямо говорят, что это задача второстепенная. Только в Валенсии, где население, как предполагают, достигнет 20 000 человек и город будет иметь собственный центр, планируют скоростной общественный транспорт на территории города (он не является частью обсуждаемого в настоящее время проекта метрополитена в Лос-Анджелесе). Такой транспорт необходим для эффективной работы этого центра и для сокращения в нем площадей, отводимых под автостоянки. В некоторых городах (Коламбия, Фостер-Сити, Редвуд-Шорс) застройщики стараются добиться того, чтобы новый город обслуживали частные транспортные компании, либо транспортные службы, находящиеся в ведении местных властей. Иногда последние их субсидируют (Фостер-Сити).

Внутригородской общественный транспорт планируется редко. В Коламбии, однако, налажена городская сеть маршрутов очень дешевого (10 центов, или 0,5 франка) микроавтобуса. Ее организовал и субсидировал сам застройщик, который использует эту «городскую достопримечательность» в рекламных целях.

Под автостоянки земля отводится довольно щедро. В Рестоне, например, считают, что ее никогда не будет хватать. Сейчас там приходится 1,5 места гаража на квартиру и 2 на каждый индивидуальный дом.

Таким образом, что касается транспортной службы, как внутригородской, так и связы-

вающей город с другими населенными местами, все строится главным образом на возможности автомобильного движения, какие бы надежды ни возлагались на общественный транспорт. Что касается последнего, то на него ссылаются, но не особенно в него верят.

IV. ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ

Поскольку в Соединенных Штатах новые города начинаются как предприятия частных застройщиков, проблемы финансирования приобретают там иные особенности, нежели в странах Западной и Восточной Европы. Здесь мы рассмотрим проделанные работы по изучению рентабельности строительства, финансовые источники застройщиков, порядок приобретения земли и цены на нее, инженерное оборудование и перепродажу земельных участков, цены и размер платы за наем квартир и других помещений.

РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ

Исследование рентабельности задуманного предприятия имеет большое значение для застройщиков, которые рассчитывают на прибыль порядка 20 % от вложенного капитала. В Коламбии, например, г-н Роуз, возглавляющий одноименную компанию, которая уже выстроила несколько коммерческих центров, поручил своим службам разработать экономическую модель, которая позволила бы поддерживать финансовые дела предприятия в хорошем состоянии в течение длительного периода строительства. В настоящее время эта модель определяет сроки строительства нового города в 15 лет и устанавливает допустимые расходы и потребности в инвестиционном капитале: она позволяет рассчитывать на доходы (без выплаты налогов) общей суммой около 130 000 000 долларов (640 000 000 франков) в течение 15 лет. Экономическая модель становится руководящей основой всего предприятия: ни один архитектурный замысел не может быть принят к осуществлению без предварительной оценки его стоимости и его воздействия на общий бюджет. Разумеется, подобная модель не может быть гарантирована от элементов случайности в оценке стоимости и рыночной цены и прежде всего в определении темпов строительства. Тем не менее она показывает, что в течение 6—7 лет предприятие продолжает оставаться крайне убыточным, и это вновь поднимает проблему первоначального финансирования.

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

На практике вопрос о финансировании такого предприятия, как новый город в Соединенных Штатах, ставится так же, как и для любой другой строительной операции, — разница лишь в масштабах. Во всех случаях местные власти не оказывают строительству какой-либо особой финансовой помощи, разве что иногда, выделяя ассигнования на инженерное оборудование территории.

Застройщик, если он не располагает землей до начала строительства, должен ее приобрести, и как можно быстрее, чтобы обезопасить себя от конкурентов, так называемых «пиратов». Затем он должен оборудовать приобретенные участки, возможно пользуясь финансовой поддержкой властей той административной единицы, на территории которой они находятся. Использование этой оборудованной территории не регламентируется категорически, но обычно участки, отводимые под застройку индивидуальными домами, он уступает строительным компаниям, которые возводят эти дома и продают их. За собой застройщик сохраняет строительство сооружений, сдаваемых внаем (квартиры, коммерческие сооружения, конторские здания, предприятия и т. п.). Бывают исключения из этого правила. Так, в городе Ирвин-Рэнч (около Лос-Анджелеса) застройщик сдает внаем индивидуальные дома. Кроме собственных средств, застройщик обращается еще к двум финансовым источникам:

краткосрочные займы на покрытие расходов по приобретению и оборудованию земельных участков для перепродажи их строительным компаниям. Эти займы он получает от частных банков из расчета в среднем 6 % годовых. Так, в городе Фостер-Сити компания «Т. Джек Фостер и сыновья» получает в настоящее время займы из 6,75 %. В Валенсии ставка не превышает 6 %.

долгосрочные займы на покрытие расходов по строительству зданий, возведенных застройщиком с целью их последующей сдачи внаем. Кредитная ставка этих займов несколько выше (около 7 %), а срок обычно 20—25 лет. Так, в Рестоне займы на строительство квартир получают от банков и страховых обществ на 20—25 лет из 6,5 % годовых. В Валенсии кредитная ставка займов сроком на 25 лет составляет всего 6 %. Такой размер кредитной ставки следует считать весьма умеренным, если сравнить его с ожидаемыми доходами застройщика от сдачи помещений внаем.

Чтобы получить эти займы, застройщики новых городов стараются показать, что они не испытывают особых финансовых трудностей. Между тем их финансовое положение далеко от полной стабильности, особенно когда они вынуждены приобретать земельные участки (так было в Рестоне, Коламбии и Фостер-Сити). Когда в начале операции (как в Фостер-Сити) приходится иметь дело не с одним владельцем земли, а с несколькими, цены на землю повышаются, что ставит застройщика в затруднительное положение. То же самое было в Рестоне и Коламбии. Финансовые трудности Коламбии известны. В Рестоне они привели к недавнему банкротству компании, осуществлявшей строительство («Вирджиния Рестон инкорпорейтед»), и к покупке ее нефтяной компанией «Галф». Хотя, разумеется, получить точные сведения по этому вопросу трудно, строительство нового города, по-видимому, операция, требующая от предпринимателя больших усилий, особенно если возникает необходимость предварительной покупки территории, разделенной на участки, принадлежащие разным владельцам.

ПРИБРЕТЕНИЕ И ПЕРЕПРОДАЖА ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ

В некоторых случаях застройщику не приходится приобретать землю — это когда компания, уже давно владеющая землей, сама решает строить на ней новый город при посредстве одного из своих филиалов. Так, в Валенсии компания «Ньюхолл лэнд энд фарминг», владеющая землей уже более столетия, передала ее в распоряжение своего филиала «Калифорния лэнд компани», который и осуществляет строительство нового города. Компания «Лесли пропертиз инкорпорейтед», строящая город Редвуд-Шорс, является филиалом компании «Лесли солт», которая вела раньше на этой территории соляные разработки. Иногда (пример Фостер-Сити) застройщик покупает перед началом операции целиком всю территорию под застройку, если это возможно, у одного владельца (например, у той же «Лесли солт компани»). Но в менее благоприятных условиях (Рестон, Коламбия) застройщик вынужден покупать участки у нескольких собственников земли, подвергаясь риску: некоторые из землевладельцев могут затеять игру на повышение, спекулируя на высокой норме прибыли, ожидаемой от строительства нового города, и на возможности «пиратской» застройки (например, конкурирующим коммерческим обществом). Такая

земельная спекуляция в Коламбии и особенно в Рестоне была одной из причин тех финансовых затруднений, с которыми столкнулись застройщики.

Инженерное оборудование территории застройщик осуществляет по мере необходимости и, как правило, самостоятельно (Валенсия, Рестон, Коламбия). Себестоимость этих операций достигает порядка 25 000 долларов на 1 акр земли (370 000 франков на 1 гектар). Однако в некоторых случаях он получает помощь от местных властей, от муниципалитета или от администрации графства, если территория нового города не входит в ведение какого-либо муниципалитета (unincorporated area) через посредство Ведомства развития (Improvement District), специально учрежденного с этой целью. Такой порядок принят в городах Фостер-Сити и Редвуд-Шорсе. В последнем случае муниципалитет (Редвуд-Сити) предоставляет частным лицам займы (сроком на 40 лет и менее чем из 6 % годовых), используя проценты от них на финансирование определенной части работ. Участки продолжают оставаться исключительной собственностью застройщиков, которые, однако, перепродают их по умеренной цене, поскольку покупатели должны еще выплачивать муниципалитету взносы по займам.

Как правило, перепродаются лишь те из оборудованных участков, которые отведены под застройку индивидуальными жилыми домами, приобретенными в собственность (преобладающий тип жилищ). Что же касается других видов строений (многоквартирные дома, здания коммерческих и других учреждений, производственные помещения), то застройщик возводит их на свои средства, чтобы затем сдать внаем. Но этот общий принцип допускает известные отклонения. Иногда застройщики сами возводят индивидуальные дома, а затем продают их или же предоставляют возможность строить производственные помещения предприятиям и т. д. Площадь индивидуальных участков обычно от 500 до 1000 кв. метров, а цена их определяется из расчета от 50 до 85 франков за 1 кв. метр территории, оборудованной «до границ участка» (то есть когда линии городских коммуникаций подведены к самым границам участка). Это относительно невысокие цены, но в условиях редкой застройки и весьма низкой ее стоимости в Соединенных Штатах (порядка 600 франков за 1 кв. метр для индивидуальных домов) они составляют от одной четверти до одной трети цены дома (и всего 10—15 % цены квартиры).

ПЛАТА ЗА НАЕМ ЖИЛЫХ И НЕЖИЛЫХ ПОМЕЩЕНИЙ И ЦЕНА НА НИХ

Если стоимость строительства в Соединенных Штатах явно ниже, чем во Франции, то плата за наем помещений часто бывает высокой: хозяева считают нормальным доход около 10 процентов после уплаты налогов.

Цены на индивидуальные дома в американских городах, как и повсюду в стране, относительно низкие. Средняя цена колеблется между 25 000 и 35 000 долларов (12 500—17 500 франков), что составляет сумму, которую может заплатить семья с доходами несколько выше средних (*upper middle*). Это примерно 150 кв. метров жилой площади (5 или больше комнат, две ванны, гараж на две машины и т. д.). Некоторые более дорогие дома могут стоить до 50 тыс. долларов (245 тыс. франков). В Соединенных Штатах такая цена считается очень высокой.

Квартиры составляют незначительную часть жилого фонда новых городов. Впрочем, по плану Валенсии они должны составить треть всех жилищ, но сами авторы плана признают, что такое соотношение не отвечает нынешним условиям рынка и, по-видимому, не сможет сохраниться. Плата за наем квартир колеблется от 500 (за квартиру площадью 50 кв. метров) до 1000 или даже 1500 и более франков в месяц за квартиру из 4 комнат (более 100 кв. метров). Сюда включаются налоги, плата за горячую воду и отопление. Доходы от сдачи помещений внаем весьма высоки, поскольку затраты на строительство покрываются займами и в то же время предпринимателю предоставляется налоговая скидка на амортизацию. Так, компания «Галф Рестон», которая с 1967 года осуществляет строительство города Рестона, следующим образом исчисляет приблизительную стоимость квартиры из четырех комнат:

| | | | |
|---|--------|---------|------------------------------|
| Стоимость земли | 7 400 | франков | |
| „ строительства | 54 000 | „ | (покрывается займом) |
| Общая стоимость | 61 400 | „ | |
| Годовая плата за наем | 9 600 | „ | (15,65% от общей стоимости) |
| Налоговая скидка за амортизацию | 2 700 | „ | (5% стоимости строительства) |

Плата за наем помещений коммерческого назначения также исчисляется таким образом, чтобы обеспечить предпринимателю около 10% чистого дохода (что с учетом налогов и процентов по займам подразумевает валовой доход в среднем 20%). Эти ставки арендной платы определяются с учетом стоимости строительства и гарантируют фиксированный доход. Для помещений, требующих специального оборудования, они могут быть чрезвычайно высокими.

Плата за наем торговых помещений составляет от 2 до 4 долларов (10—20 франков) за 1 кв. метр в месяц в зависимости от конкретных условий, за наем конторских помещений 4—5 долларов (20—25 франков). Что касается помещений производственного назначения, то

в Валенсии, например, где стоимость земли под застройку приближается к 100 франкам за 1 кв. метр, а стоимость строительства — к 300 франкам, за их аренду берут 50 франков в год за 1 кв. метр (то есть более 10% общей стоимости) при договоре сроком на 10 лет.

Таким образом, стоимость строительства и плата за наем помещений — все это рассчитано на лиц с доходами выше среднего уровня. Американские новые города в отличие от европейских представляют собой доходные предприятия, хозяева которых не ставят своей целью облегчить решение проблемы жилья для малообеспеченных слоев населения или же содействовать стиранию классовых различий в обществе.

ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И НОВЫЕ ГОРОДА В ПОЛЬШЕ

В социалистических странах, еще в большей степени, чем на Западе, градостроительство поставлено на службу политике освоения территории, которая в свою очередь диктуется потребностями национальной экономики. В этих условиях новые города не столько связаны с ростом крупных агломераций, сколько предназначены на решение проблемы жилья, необходимого для того, чтобы создать новые центры промышленного производства. Это положение будет проиллюстрировано примерами из польской, а затем венгерской практики. Вот уже несколько лет, как концепция новых городов вокруг крупных городских центров принята в СССР и Чехословакии (проект города Этарей).

I. ПОЛИТИКА ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ В ПОЛЬШЕ

В Польше нет метрополии, которая господствовала бы в системе городов страны, как Париж во Франции, Лондон в Великобритании, Рандстад-Холланд в Нидерландах или — уже в иных масштабах — Копенгаген в Дании и Стокгольм в Швеции. Население Варшавы едва достигает 1 300 000 жителей, и это в стране, где живет 32 000 000 человек. Разрушения военного времени и обмен населением с соседними странами замедлили рост большинства городов страны. Некоторые из них еще не восстановили свое довоенное население и потому сохраняют широкие возможности роста.

Следовательно, цели, которыми руководствовались авторы польской доктрины освоения территории, предусматривающей особые градостроительные мероприятия, в том числе возведение новых городов, совершенно иного порядка. Главная из них — обеспечить равномерное экономическое развитие различных районов страны, тогда как сразу после войны

большая часть населения (69 % в 1946 году) жила в сельской местности, а промышленное производство было сосредоточено на двух осях: главная ось — с востока на запад — на юге страны (Верхняя Силезия, Краков) и дополнительная ось — с юга на север: Краков — Гданьск. Итак, было намечено создание новых промышленных комплексов, в том числе экономических центров в сельских зонах. Несколько лет назад, как неизбежное следствие этой основной тенденции, возникла необходимость задержать рост крупных городов (Варшава, Лодзь, Гданьск, Познань, Краков, конурбация Верхней Силезии) и ускорить развитие средних городов (в среднем по 100 000 человек).

Однако в отличие от своих коллег в других странах польские органы, ведающие освоением территории, главное внимание уделяют экономической стороне проектов, понимая, что при ограниченности национальных ресурсов экономически обоснованные проекты имеют большие шансы на осуществление. Так, для исследования оптимального роста городов была разработана теория порогов¹, получившая признание за пределами Польши. «Метод оптимизации инфраструктур», применяемый в разработке долгосрочного плана развития Варшавы, отвечает той же тенденции.

Этими двумя принципами — равномерное экономическое развитие всех районов страны и экономическое обоснование предлагаемых проектов — руководствовались ответственные органы, определявшие общие установки на размещение капиталовложений, особенно в промышленные отрасли. Сразу после войны перечень естественных ресурсов страны не был еще закончен. Но общие принципы освоения территории были разработаны с таким расчетом, чтобы в дальнейшем их можно было согласовать с новыми условиями:

¹ *Bolesław Malisz, Zarys teorii Kształtowania układów osadniczych, Warszawa, 1966.*

избегать создания в существующих промышленных районах (в частности, в Верхней Силезии) отраслей производства, не связанных непосредственно с добычей сырья;

основать вблизи таких районов, но за их пределами, предприятия, использующие это сырье (каменный уголь) для создания новых промышленных комплексов (Краков, Ченстохов, Ополе);

наметить новые центры индустриализации в сельских зонах страны (при впадении Сана в Вислу, зона Визны, район вокруг Пилы);

разместить в существующих или планируемых городах отрасли промышленности, не зависящие от каменного угля.

Шестилетний (1950—1955) план капиталовложений и те, которые за ним последовали, во многом диктуются этими принципами. Не имея пока возможности говорить о полном успехе, подчеркнем, что с 1946 по 1959 год процент занятых в промышленности в трех районах — Катовице, Вроцлаве и Лодзи — сократился с 60,7 до 42,8%, тогда как аналогичный показатель преимущественно сельских районов (Щецин, Кошалин, Зелена-Гура — на северо-западе, Олштын, Белосток — на северо-востоке) поднялся с 4 до 8,4%. В этот же период малые (менее 20 000 жителей) и средние (от 20 000 до 200 000) города росли несколько быстрее, чем крупные.

Политика освоения территории в Польше, по-видимому, сложилась эмпирически. Нужды, вызванные разрушениями военного времени, и необходимость создания современной национальной промышленности привели к тому, что основной упор был сделан на разработку местных планов. И лишь на следующем этапе были составлены региональные планы, такие, как план развития Верхней Силезии (1953). И наконец, гораздо позднее (1966 г.) в рамках Комиссии планирования национальной экономики при Совете министров был учрежден орган освоения территории для разработки директив по освоению территории в общегосударственном масштабе, согласованных с долгосрочными экономическими планами.

Эта эволюция свидетельствует о последовательном внедрении градостроительного планирования в разработку экономических планов, которые, как известно, играют важную роль в социалистических странах. Впрочем, слияние этих двух видов планирования было необходимым для того, чтобы градостроительные планы получили возможность осуществления.

В настоящее время руководство плановым градостроительством в объеме страны осуществляется на четырех административных уровнях: правительство (общегосударственная территория); 17 районов, каждый из которых имеет свою Комиссию экономического планирования, располагающую проектно-планировочной мастерской для разработки проектов в масштабах района; 235 округов (из 356 по всей стране), также располагающие планировочными мастерскими; и, наконец, муниципалитеты.

Теоретически этим уровням соответствуют планы трех типов, на разные расчетные сроки. Генеральные планы на отдаленную перспективу, лишь недавно принятые в Польше, рассчитаны на длительный срок и имеют целью дать основное направление развития на период свыше 20 лет. В порядке эксперимента такие планы разработаны ныне для Кракова и Гданьска. Генеральные планы на более близкую перспективу (20 лет) составляются с учетом экономического планирования, установленного на тот же срок. В тесном соответствии с пятилетним планом развития на каждую пятилетку составляют планы детальной планировки на основе разработанного генерального плана.

Градостроительное проектирование получило довольно большой размах: в 1964 году имели свои перспективные генеральные планы уже 867 городов из 891. Эти планы всегда сопровождаются необходимыми расчетами о развитии учреждений социально-бытового обслуживания, в них указываются масштабы работ в этой сфере и уровень капиталовложений, необходимых для их выполнения. Поэтапные планы содержат указания о кредитных операциях на ближайший пятилетний период. Таким образом, благодаря большому количеству различных специалистов, работающих в польских проектно-планировочных бюро, в течение двух десятилетий постепенно были не только налажены широкие исследовательские и проектно-планировочные работы, но и создана настоящая школа градостроительства и освоения территории. Правда, по сравнению с качеством проектно-планировочных разработок их осуществление разочаровывает, хотя польское правительство располагает и землей, и финансовыми средствами (в особенности промышленными капиталовложениями).

Здесь еще предстоит решить многие проблемы координации экономических и градостроительных планов, хотя они и разрабатываются согласованно.

II. ПРИМЕР ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКИ: ВЕРХНЯЯ СИЛЕЗИЯ

Мы не ставим перед собой задачи исследовать политику освоения территории во всех семнадцати районах Польши. Район Верхней Силезии представляет особый интерес, поскольку здесь мы имеем дело с крупнейшей в стране конурбацией, где возникают наиболее сложные градостроительные проблемы и где по плану 1953 года предполагается создать целую сеть новых городов.

Каменноугольный бассейн Верхней Силезии составляет конурбацию, включающую в себя 19 основных городов на территории 2400 кв. метров. Его население в 1950 году равнялось 1 млн. 700 000 человек. Вокруг каменноугольных и цинкодобывающих шахт, располагающих жилым фондом не особенно высокого качества, развивались важные отрасли промышленности (металлургия, химия и т. д.). Промышленные объекты и жилые строения зачастую возводились в случайных местах, уровень загрязнения воздуха был чрезвычайно высоким, и, разумеется, весь этот процесс не направлялся каким-либо общим планом. Проектные разработки, начатые в 1946 году, привели к созданию предварительного регионального плана 1953 года, сразу же одобренного правительством. Этот план, выделяя центральную зону (15 общин, 1700 кв. метров, 1 400 000 жителей в 1950 году) и периферийную зону (1700 кв. метров, 300 000 жителей), отдавал предпочтение добыче сырья и предусматривал создание других отраслей производства лишь в том случае, если их размещение в этом районе диктовалось необходимостью. Учреждения и предприятия обслуживания рассматривались лишь как средство обеспечить занятость женского населения (около 75% рабочих мест приходилось на производственные отрасли). Население по плану должно было сократиться, чтобы в течение 25 лет приблизиться к теоретическому уровню, запланированному для этой зоны, что предполагало отъезд 300 000 жителей из центральной зоны. Однако, чтобы предотвратить появление безработицы и избежать чересчур протяженных маятниковых миграций, было предложено переселить излишек жителей в сеть новых городов, запланированных в периферийной зоне. Следуя примеру авторов плана Большого Лондона 1944 года, польские градостроители предложили, по существу, созда-

ние кольца новых городов, расположенных по скоростным транспортным осям. Предусматривалось разместить их за пределами тех зон, которые в будущем станут местом разработок ископаемых, — Пысковице, Рокитница, Радзенкув, Тарновске-Гуры, Гродзице и Нова-Даброва — к северу от центральной зоны; Кнуров, Нове-Тыхы и еще один город, пока еще не выбранный окончательно, — к югу. Население этих городов должно достигнуть 30 000. Двум из них — Нове-Тыхы и Тарновске-Гуры — отводилась более важная роль (население около 100 000). Они будут выполнять некоторые из функций городов центральной части конурбации.

Кроме того, план предполагал мероприятия по обновлению центральной части конурбации, капиталовложения в развитие инфраструктуры (электрификацию железных дорог, улучшение дорожной сети, водоснабжение, осушение почвы и устройство стоков) и мероприятия по борьбе с загрязнением воздуха и разбивке городских парков.

Правительство, одоблив в 1953 году этот предварительный проект районной планировки, запросило у местных властей и заинтересованных экономических ведомств детальные предложения по плану сроком по меньшей мере на 15 лет, с тем чтобы впоследствии можно было разработать собственно план. Для конкретного изучения возможностей перевода из угольного бассейна тех или иных учреждений и предприятий была создана особая государственная комиссия. К сожалению, из-за финансовых трудностей темп осуществления проектов был довольно медленным.

Разработка проекта районной планировки после 1953 года продолжалась, но не было создано какого-либо специального органа, который ведал бы выполнением плановых установок. Исследование территории и недр позволило определить следующую типологию жилых зон в зависимости от возможностей застройки и перспектив разработки угольных месторождений, а также с учетом существующих или планируемых учреждений и предприятий социально-бытового обслуживания населения:

зоны, не имеющие достаточной площади, годной под застройку (Катовице, Гливице, Бытом и др.);

зоны, имеющие возможность справиться с последствиями только естественного прироста населения (Руда-Шлёнск и др.);

зоны, располагающие резервными площадями, годными под застройку (Нове-Тыхы, Пысковице и др.).

Из этого следует, что с учетом темпов роста населения в каменноугольном бассейне (20 000 человек в центральной зоне) в отдаленной перспективе, после возведения строющихся новых городов придется искать участки под застройку за пределами района.

Функциональная схема предусматривает четыре центра (Катовице, Бытом, Сосновец и Гливице), среди которых главенствующая роль (в частности, сфера управления и обслуживания) отводится городу Катовице, что требует полного обновления его центра (с постройкой жилых и административных зданий типа «башен»). Перестройке подлежат другие города (Сосновец, Забже, Гливице, Хожув, Бытом и др.). Что касается занятости, то раньше 1985 года прекращения работы существующих заводов не предвидится, а закрытие некоторых рудников в центре будет компенсировано появлением новых, к югу от центра.

Сокращение числа рабочих мест на заводах в результате повышения производительности труда будет восполнено неизбежным расширением номенклатуры профессий (легкая промышленность, сфера обслуживания и т. д.). Борьба с загрязнением воздуха составляет важнейшую проблему. С этой целью предусматриваются такие меры, как электрификация железных дорог, полный перевод городов на центральное отопление, контроль за выбросами заводов, лесопосадки на залежах (многие тысячи гектаров), разбивка парков (таких, как парк культуры и отдыха между Катовице и Хожувом площадью 60 гектаров) и создание зеленого пояса (32 тыс. гектаров).

III. НОВЫЕ ГОРОДА ПОЛЬШИ ИХ РОЛЬ И РАЗМЕЩЕНИЕ

Новые города даже в тех случаях, когда они, как в Верхней Силезии, призваны разгрузить большую конурбацию, являются одним из орудий освоения территории, средством, предназначенным для организации лучшего географического размещения по стране различных видов деятельности.

В Польше различают три типа новых городов¹:

города, участвующие в разгрузке промышленного района (например, Верхней Силезии): Нове-Тыхы и другие города, предусмотренные проектом районной планировки Верхней Силезии;

города, участвующие в развитии новых промышленных комплексов, как, например, Нова-Гута в районе Кракова;

города, участвующие в создании новых центров индустриализации: Сталева-Воля (у слияния Сана с Вислой).

Очевидно, что выбор местоположения новых городов определяют прежде всего экономические соображения. В первом из указанных случаев к ним добавляются, однако, и мотивы социального (создание новых жилищ вместо антисанитарных кварталов каменноугольного бассейна с его загрязненной атмосферой), в том числе и политического характера (смягчение последствий обособленности Верхней Силезии).

В соответствии с самой идеей, лежащей в основе этих градостроительных мероприятий, новые города должны обеспечить занятие своим жителям. Поскольку в новых городах Верхней Силезии планируется разместить производства, не дающие дымовых отходов (в частности, предприятия, связанные с каменноугольным бассейном), и учреждения управления и обслуживания (административные, научные и учебные), в этом случае допускается, что какая-то часть самостоятельного населения будет работать на угольных шахтах, что потребует хорошего транспортного сообщения. Задержка с осуществлением проекта районной планировки Верхней Силезии, и в особенности со строительством новой железной дороги, а также с электрификацией существующих линий, привела к сокращению намеченного правительством числа новых городов и к замедлению их роста. Так, в Пысковице нет и 30 000 жителей, население Голонога (Нова-Даброва) едва превышает 20 000, а Кеджежина — 30 000. Лишь в Нове-Тыхы насчитывается около 70 000 жителей (в 1950 году было 20 000), но плановая норма — 120 000, первоначально намеченная на 1970 год, отодвинута до 1980 года.

Если строительство сети новых городов каменноугольного бассейна Верхней Силезии было замедлено, то открытие значительных запасов коксующегося угля к югу-западу от Рыбника привело к тому, что была намечена еще одна сеть новых городов, а также предусмотрен рост малых городов, с тем чтобы создать городские образования с населением от 30 000 до 60 000 жителей. Кроме уже начатого Ястжебе (25 000 жителей в настоящее время против 60 000 запланированных), предполагается строительство новых городов в Зорах, Водзиславе, Лещинах и других местах.

Размещение этих городов горнодобывающего района определяется транспортными

¹ *Boleslaw Malisz, La Pologne construit des villes nouvelles, Varsovie, Editions „Polonnà”, 1961, 180 p.*

возможностями (Тыхы находится на важной железнодорожной линии, которая связывает его с Катовице) и наличием территорий, годных под застройку и по возможности принадлежащих государству. Большая часть Нове-Тыхы построена именно на таких землях. Этот населенный пункт, расположенный в 15 километрах к югу от Катовице, в рощах, окружающих Папроенское озеро, с 1950 года решением местной ассамблеи, утвержденным центральным правительством, был возведен в ранг города. Население его планировалось в 100 000, затем эта цифра была доведена до 120 000.

Нова-Гута, напротив, представляет собой составную часть плана развития новых промышленных комплексов, а именно краковского комплекса, тесно связанного с минеральными ресурсами Верхней Силезии, хотя она начала строиться в 1949 году, когда еще не было ни регионального плана, ни плана развития города Кракова. Новый город, связанный с металлургическим комбинатом имени В. И. Ленина (который по первоначальному плану должен был производить 1 500 000 тонн стали в год) и расположенный в 10 километрах к востоку от Кракова на реке Висле, был задуман по образцу новых городов Великобритании как самостоятельный город. Но этого не произошло (что можно сказать и о его прототипах), и город день ото дня все больше сливается с краковской агломерацией. Как указывает Б. Малиш, расстояние, отделяющее Нова-Гуту от Кракова, слишком велико для того, чтобы существующий город смог обеспечить потребности нового комплекса в жилье, и слишком мало, чтобы новый центр мог рассматриваться как самостоятельное единство. Нова-Гута считалась главным элементом экономического развития Краковского района, но эта привилегия, возможно чересчур большая, не гарантировала органы, ответственные за ее строительство, от больших трудностей, в частности от создания необходимых коммуникаций (200 километров железнодорожных путей для связи города и металлургического комплекса с железнодорожным узлом Кракова; 200 километров путей на территории самого комбината, модернизация нескольких вокзалов и т. п.).

Третий тип новых городов представлен Сталева-Волей. Ее проект менее значителен по масштабам, хотя и составлен раньше (еще до войны). Город задуман с целью стимулировать промышленное развитие района Жешув. Он расположен на берегу реки Сан, на высокой речной террасе правого берега, немного

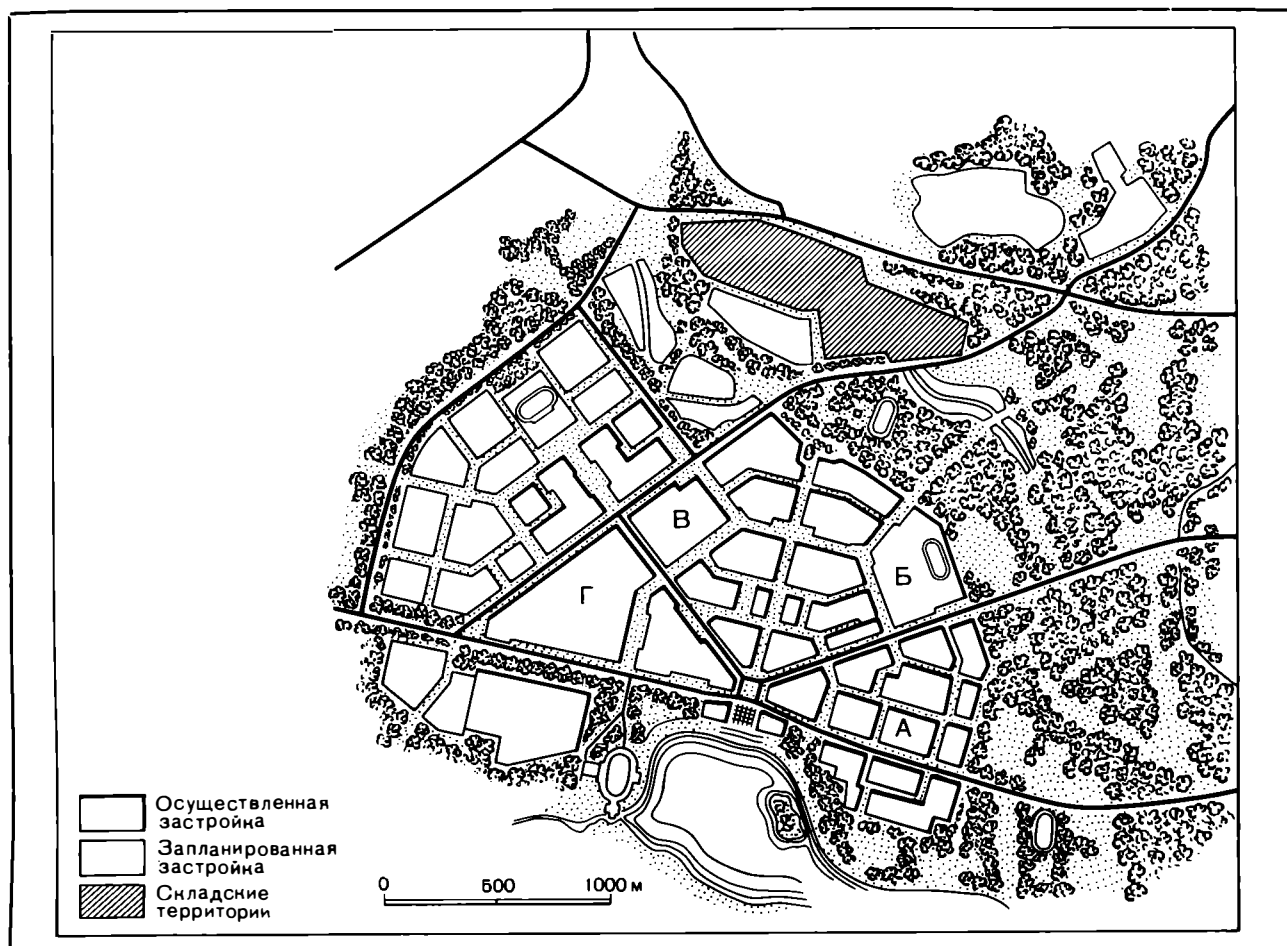
северо-восточнее места впадения Сана в Вислу, на железнодорожной линии Жешув — Розвадув и на шоссейной автомагистрали. Предполагается поселить там 30 000 жителей. Однако в 1950 году в городе проживало всего 7000 человек. Недавно возведенная электростанция и открытие богатых залежей серы в Тарнобжеге, неподалеку от города, позволят ускорить его рост и подготовить новый план, предусматривающий 50 000 населения.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОНЦЕПЦИЯ

Планы новых польских городов отражают градостроительные тенденции, характерные для 1950 года. Лишь самые последние из них, такие, как, например, план Рыбника, разработаны недавно. В Ястжебе схема плана в большой мере определялась природными условиями местности: ось нового города проходит по гребню гор, разрезаемому несколькими поперечными долинами. Жилые единства привязаны к центральной оси и отделены друг от друга зелеными участками долин, которые смыкаются с окружающими лесами. Центр расположен на оси хребта, где проходит окружная железная дорога, обслуживающая зону горных разработок. В центре размещаются коммерческие учреждения, различные предприятия социально-бытового обслуживания, но нет жилых строений. Кроме того, предусмотрен дополнительный центр (с радиусом обслуживания 1 километр) и центры жилых кварталов (радиус обслуживания — 250 метров).

В Нова-Гуте был объявлен конкурс на разработку генерального плана. Победителем вышел Т. Пташицкий. Его план вызвал большие споры. В нем представлена градостроительная концепция, тесно связанная с современными тенденциями общественной жизни, — стремление обеспечить добротным жильем и необходимыми учреждениями социально-бытового обслуживания все слои общества, даже если это повлечет за собой известное архитектурное однообразие города. План чрезвычайно ясен и прост: радиально-концентрическая схема; город в форме полукруга, в центре, на берегу Вислы, главная площадь.

План города Нове-Тыхы, составленный М. К. Вейхертом и Х. Адамчевской — также победителями конкурса, представляет несколько более поздний этап развития польской градостроительной мысли. Он составлен в 1951 году и одобрен в 1953 году, причем не обошлось без дискуссий. Этот план, как и план Нова-Гуты, предельно прост, почти гео-



НОВА-ГУТА. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ЖИЛОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

метричен, построен на прямоугольной схеме. Ось восток—запад связывает кварталы индивидуальных жилых домов (на западе — дополнительный вокзал) с центром (где расположен главный вокзал) и с промышленной зоной (на востоке), тогда как ось север—юг, по которой размещены административные здания, связывает парк (на севере) с лесом и Папроенским озером (на юге). Главная идея заключалась в том, чтобы повернуть железнодорожную линию от Катовице и пустить ее через центр города, приблизив ее тем самым к жителям, работающим в каменноугольном бассейне. Четыре жилых массива, ограниченные двумя главными осями, имеют каждый свой центр, планируемый на вершине прямоугольника. Пятый массив, расположенный на западе, состоит из индивидуальных домов, выстроенных цепочкой, в то время как остальные застроены коллективными малоэтажными домами, признанными более экономичными, а ближе к центру многоэтажными (до 12 этажей). Последние должны выявить

пространственную архитектуру города.

В Сталева-Воле первоначальный план, датируемый 1937—1939 годами, включает три жилых массива: на западе, за железнодорожной линией, рядом с заводом — старая застройка, к востоку от этой линии — квартал для рабочих и на берегу реки Сан — квартал для административно-технического персонала. Новый план, составленный в 1950 году Х. Швемин-Патеровой, предлагал проложить через город автомагистраль параллельно железнодорожной линии, снести существующую деревню и построить на ее месте центр города. Пересмотренный в 1953 году, план разделял автомагистраль и железную дорогу, которые пересекают город по осям, параллельным реке, и уже отказывался от идеи перестройки деревни.

Хотя имеющиеся в нашем распоряжении документы не позволяют детально изучить эти планы, едва ли можно считать, что в их основе лежит какая-либо вполне оригинальная концепция.

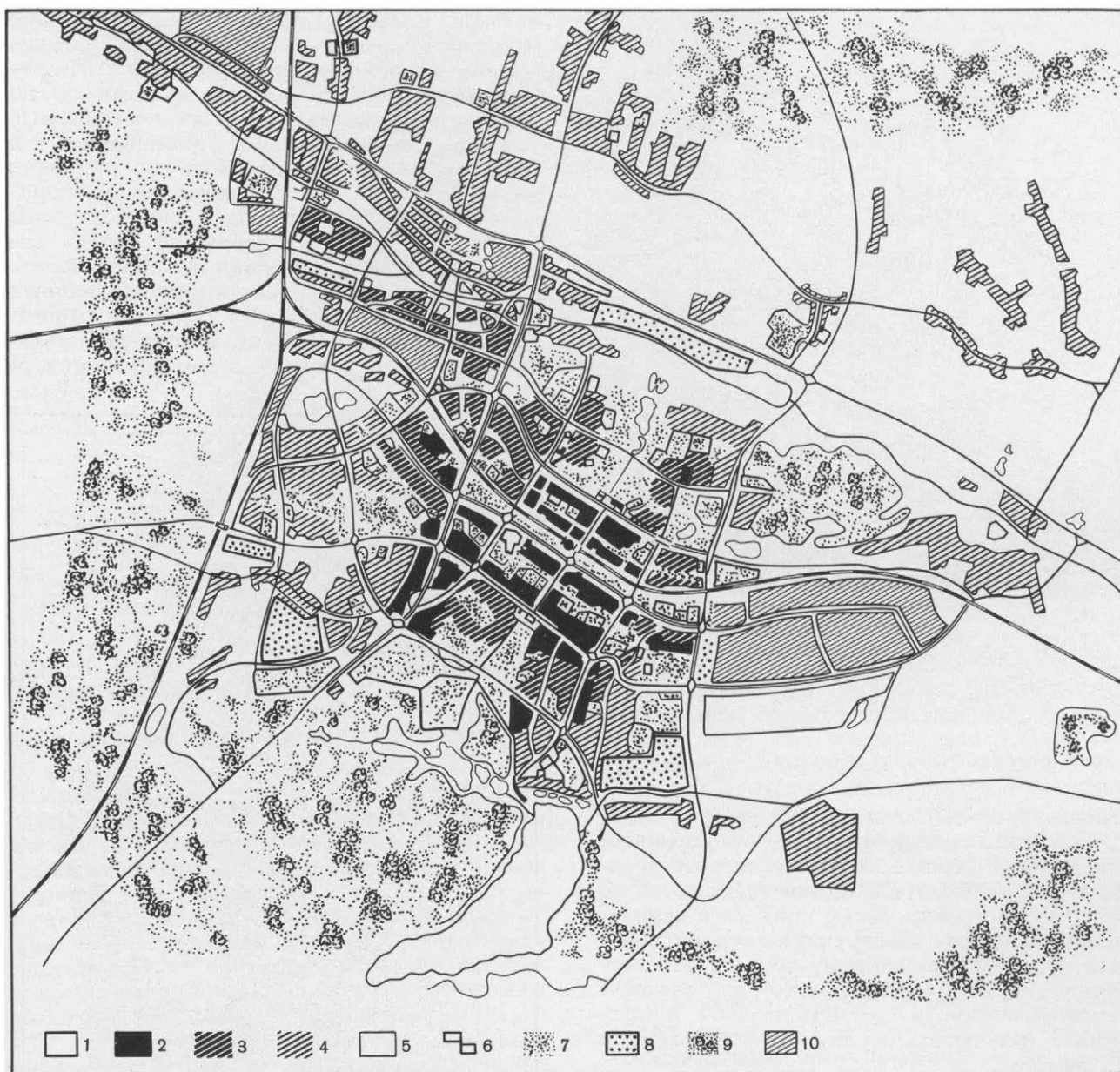


СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА РЕКОНСТРУКЦИИ НОВЕ-ТЫХЫ (1960 г.)

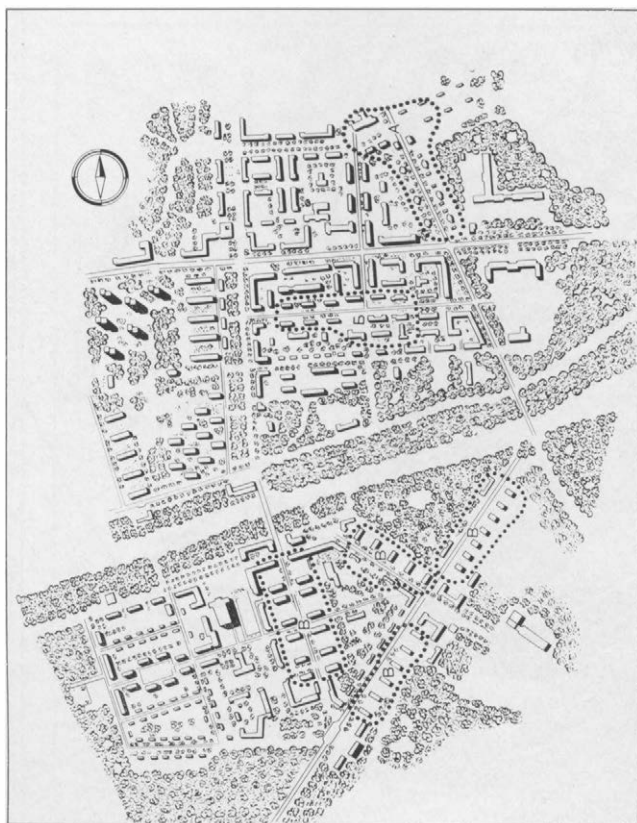
1. жилая застройка свыше 8 этажей, 2. жилая застройка от 6 до 8 этажей, 3. жилая застройка от 3 до 5 этажей, 4. жилая застройка от 1 до

2 этажей, 5. строительство зданий общественного назначения, 6. главные архитектурные ансамбли, 7. городские сады и парки, 8. садовые участки, 9. лесопарк, 10. промышленность.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ

Не все новые города Польши были возведены в предусмотренные сроки. Если Нова-Гута можно считать законченной, а Нове-Тыхы построенным наполовину, то рост некоторых других новых городов был замедлен финансовыми трудностями. Строительство города Нова-Гута началось, естественно, с квартала, ближайшего к металлургическому комбинату, чтобы поселить там строителей (в 1954 году их насчитывалось 10 000), а потом

шло в сторону Кракова. Начатое с небольших многоквартирных домов, оно постепенно стало занимать все большую территорию под крупные многоквартирные дома в ущерб зеленым пространствам. Возвращение к менее плотной, более свободной и разнообразной застройке совпало с окончанием строительства города, дальнейшее развитие которого, по сегодняшним оценкам, сможет обеспечить жильем еще 30 000 жителей. Но с градо-



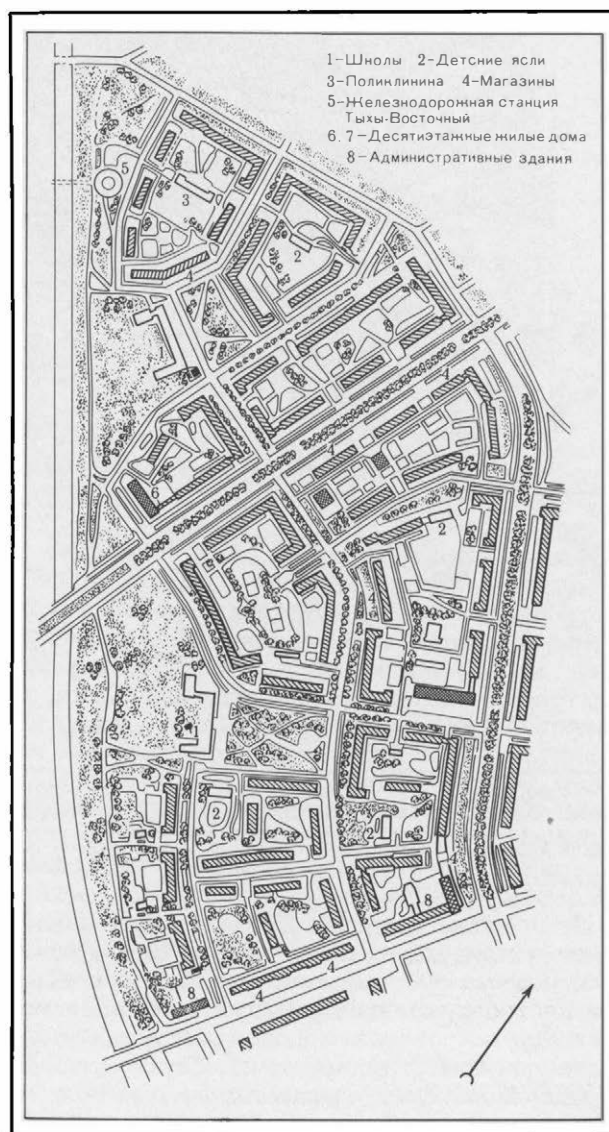
СТАЛЕВА-ВОЛЯ. ПЛАН ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ЗАСТРОЙКИ

строительной точки зрения Нова-Гута была прежде всего своеобразной лабораторией: необходимость строить быстро поначалу породила методы быстрой, но посредственной по качеству застройки, затем привела к использованию сборных конструкций с сокращением веса последних на единицу объема. Это позволило вести строительство в высоком темпе: ежегодно в среднем по 5000 жилых комнат (максимальная норма — 8000 комнат в 1954 году).

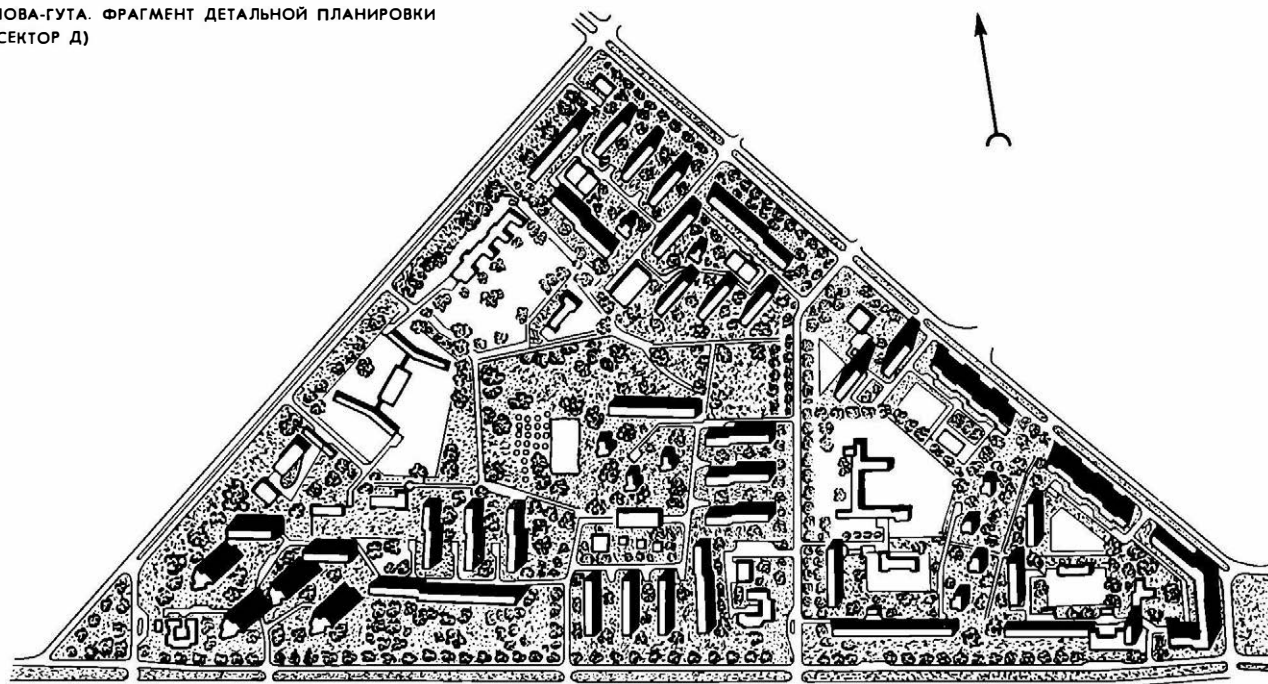
Строительство Нове-Тыхы, если не считать нескольких лет, когда темпы замедлялись, шло примерно таким же путем. Оно началось у старого города Тыхы и продолжалось с запада на восток. Теперь вся северная часть построена. Во втором жилом комплексе был построен временный центр с довольно разнообразными социально-бытовыми учреждениями. Строительство эволюционировало в сторону применения более современной технологии (сборные конструкции) и более свободных, а главное — более разнообразных форм. Высота построек растет и получает большее разнообразие в центре. Основное внимание уделяется разделению транспортных

потоков. Квартиры относительно небольшие (средняя квартира состоит из двух комнат, кухни и ванной комнаты) и нередко перенаселены (в среднем 1,5 человека на комнату), но их оборудование включает все необходимые удобства (газ, центральное отопление и т. п.).

Строительство Сталева-Воли до принятия плана 1950 г. велось довольно беспорядочно. Начатые кварталы были достроены (к 1955 г.), затем строительство велось отдельными участками вдоль железной дороги с использованием типовых и индивидуальных домов, рассеянных между группами многоквартирных зданий. Темп застройки остается довольно медленным: в среднем 300 квар-



НОВЕ-ТЫХИ. ФРАГМЕНТ ДЕТАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКИ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ



тир (то есть 600 комнат, рассчитанных на 1000 жителей) в год.

МЕСТА ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА

Проблема занятости не во всех новых городах решается одинаково. Если большинство из них включается в план индустриализации того или иного района и такие города должны, следовательно, сами обеспечивать места приложения труда для своего населения, то новые города Верхней Силезии были задуманы как спутники каменноугольного бассейна, куда каждый день отправляется на работу большое число их жителей.

В Нова-Гуте близость Кракова (10 километров) не позволяет рассматривать город как самостоятельную единицу, хотя таков был первоначальный замысел градостроителей. Однако строительство металлургического комбината и города, а затем и сам комбинат обеспечили большую занятость населения: 26 000 рабочих мест в строительстве в 1954 году и столько же в других отраслях.

В Нове-Тыхе, напротив, медленные темпы создания мест приложения труда в городе неблагоприятно сказывались на условиях жизни населения (продолжительные маятниковые миграции как следствие задержки капиталовложений в железнодорожное строительство и замедления постройки железной дороги, обслуживающей соседние предприятия) и

деятельности местных властей (однообразие социальной структуры населения, отсутствие нормальной общественной жизни). Начиная с 1950 года положение стало улучшаться (электрификация города в 1958 году и в 1963 году, развитие железнодорожной сети, создание мест приложения труда); в 1955 году в новом городе насчитывалось 13 606 рабочих мест (из них 5904 были заняты женщинами), которые распределялись следующим образом:

| | |
|--|-------|
| Сельское и лесное хозяйство | 8,2% |
| Обрабатывающая промышленность | 22,7% |
| Строительство | 21,3% |
| Транспорт и связь | 7,6% |
| Торговля | 14,2% |
| Управление и финансовые учреждения | 4,0% |
| Сфера обслуживания | 20,5% |
| Другие виды занятий | 1,5% |

Такая норма занятости недостаточна в количественном отношении, однако она представлена довольно большим разнообразием занятий. Слабое место здесь — обрабатываю-

щая промышленность (3100 рабочих мест на площади 80 гектаров).

Перечисленные виды трудовой деятельности могли бы обеспечить работой несколько более половины всего самостоятельного населения города (26 800 человек), но часть мест приложения труда (2000) занята иногородними, в результате чего число работающих за пределами города доходит до 15 400 (57,5 % самостоятельного населения). Из этих последних половина работает неподалеку от города (в округе Тыхы), 39 % в Катовице и 11 % — в других местах (Мысловице, Руда-Шлёнск, Хожув и др.). Несмотря на улучшение железнодорожного сообщения, низкая скорость движения поездов (40 км/час.), а также не совсем удобные расписания движения делают эти поездки весьма нерациональными и обременительными. Интенсивное автобусное движение может рассматриваться лишь как полумера.

В противоположность этому город Сталева-Воля — один из центров индустриализации. Так, в 1965 году город располагал 21 059 местами приложения труда (из которых 4844 приходилось на женщин) на 25 859 жителей (из них около 11 000 человек самостоятельного населения). Здесь также имеют место значительные маятниковые миграции, но уже не из города, а, наоборот, из других мест в город. Слишком медленный рост города не позволяет ему обеспечить жильем всех, кто в нем работает. Многие живут в соседних деревнях, в нескольких километрах от нового города.

| Вид трудовой деятельности | Число занятых | % |
|--|---------------|-----|
| Обработывающая промышленность | 15 867 | 75 |
| Строительство | 1 555 | 7,5 |
| Торговля | 838 | 4 |
| Учебные, научные и культурные учреждения | 495 | 2 |
| Здравоохранение, общественные учреждения, спорт | 669 | 3 |
| Другие виды трудовой деятельности (в том числе сельское хозяйство) | 1 535 | 7,5 |

Эта структура сильно отличается от соответствующих показателей Нове-Тыхы, что

является следствием различных функций, отводимых этим двум новым городам в индустриализации страны.

СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

В Польше, как и во всех социалистических странах, социально-бытовые учреждения строятся одновременно с жильем и рассчитываются по нормам, которые, даже если они часто и недостаточны, обладают по крайней мере тем достоинством, что они существуют.

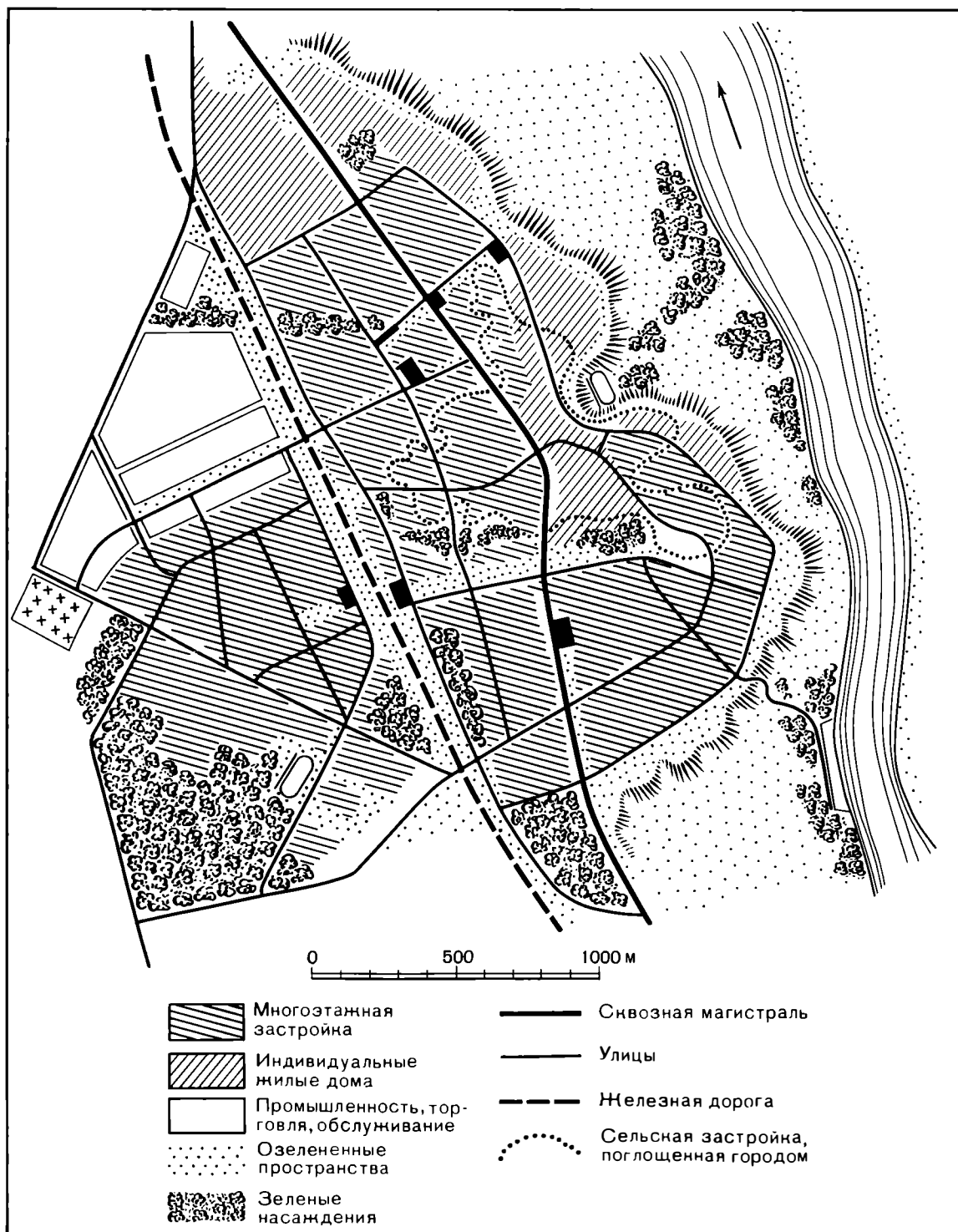
Так, в 1950 году в почти законченной Нова-Гуте (100 000 жителей) и в Сталева-Воле, не столь близкой к завершению (22 000), насчитывалось:

| Учреждения социально-бытового обслуживания | Нова-Гута | Сталева-Воля |
|--|--------------------|-----------------------|
| Детские сады | 16 | 6 |
| Начальные школы | 9 | 3 |
| Общеобразовательные школы | 1 | 0 |
| Средние профессиональные учебные заведения | 4 | 3 |
| Детские дома | 1 | 0 |
| Больницы | 1 (100 ноек) | 1 (320 ноек) |
| Детские ясли | 0 | 2 |
| Медицинские учреждения | 4 | ? |
| Аптеки | 5 | 2 |
| Торговые предприятия | 212 (магазинов) | 27 600 м ² |
| Кустарно-ремесленные предприятия | 93 | 7 500 м ² |
| Предприятия общественного питания | 20 | 15 200 м ² |
| Кинотеатры (на 1750 мест) | 2 | 3 |
| Театры или концертные залы | 1 (420 мест) | 1 (900 мест) |

Кроме этого, в обоих новых городах имеются клубы, библиотеки, места собраний и т. п.

В городском хозяйстве Нова-Гуты насчитывается:

600 тыс. кв. метров дорог и тротуаров;
130 километров канализационных труб;



СТАЛЕВА-ВОЛЯ. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

ОСНОВНЫЕ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ,
(по данным

| Жилой массив | Количество зданий | Количество помещений в жилых домах | Общая площадь квартир (м ²) | Началь- ные школы | Дет- ские сады | Дет- ские ясли | Дис- пансеры |
|--------------------------------|----------------------|--|---|-------------------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| A | 58 | 4 591 | 72 162 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| B | 109 | 6 982 | 111 657 | 1 | 4 | 2 | 1 |
| B ₁ | 12 | 712 | 10 668 | — | — | — | — |
| C ₁ —C ₂ | 73 | 5 933 | 105 034 | 1 | 2 | — | 1 |
| C ₃ | 28 | 2 055 | 36 855 | 1 | 1 | — | — |
| E ₃ | 30 | 2 385 | 42 618 | 1 | 1 | — | — |
| E ₄ —E ₅ | 14 | 1 571 | 26 026 | 1 | 1 | — | 1 |
| D ₁ | 16 | 2 983 | 49 877 | 1 | 1 | — | — |
| Индивидуальные дома | 32 | 365 | 7 081 | 1 | — | — | — |
| E ₂ | 14 | 1 137 | 27 390 | 1 | — | — | — |
| F | 8 | 1 189 | 16 233 | — | — | — | — |
| Всего . . . | 394 | 30 503 | 505 601 | 10 | 12 | 3 | 4 |

110 километров водопроводных труб;
85 километров труб газопровода;
85 километров труб центрального отопления;
22 тысячи деревьев и 60 тысяч корней кустарника (140 гектаров насаждений).

Хорошая система социально-бытового обслуживания в Нова-Гуте явилась результатом первоначального намерения сделать город самостоятельным, несмотря на близость Кракова. В то же время для города со столысячным населением там нет ничего излишнего, хотя в настоящее время обширный Дом культуры в Сталева-Воле (театральный зал, кинозал, клубы, библиотеки и т. д.), а также Дворец спорта (спортивный зал, закрытый плавательный бассейн и т. п.) пока еще слабо посещаются.

Нове-Тыхы, напротив, задуман как город-спутник, он пока далек от завершения (главный центр еще не построен) и представляется недостаточно оснащенным: там, в частности, не удалось создать намеченные планом административные учреждения из-за отсутствия в городе традиций учрежденческой службы. Даже строительство магазинов поддерживается (в застроенной части города существует 130 магазинов вместо 143, намеченных по плану). Многие жители ездят за покупками в города каменноугольного бассей-

на. Сумма, которую тратит в среднем один житель на розничные покупки (8350 злотых), ниже аналогичного показателя в других городах (10 тыс. злотых, а в крупных центрах, как, например, Гливице, — 15 тыс.). Среди учреждений социально-бытового обслуживания, представленных в таблице 1, можно заметить отсутствие средних школ и культурных центров.

ДЕМОГРАФИЯ

Польские города, построенные после войны, как и все новые города, имеют весьма своеобразную структуру населения. Как показывает таблица II, оно росло очень быстро.

Столь быстрый рост населения (наиболее яркий пример — население Нова-Гуты между 1950 и 1955 годами) сказывается на его возрастном составе. См. табл. III, составленную по данным на 1955 год. В ней выделены жители бывших деревень, рабочих общежитий (эти общежития построены для рабочих металлургического комбината; постепенно они должны превратиться в обычные жилые дома) и жители новых кварталов.

В 1958 году дети моложе 18 лет составляли еще 37,5% (против 33% по всей Польше),

ОСВОЕННЫЕ В НОВЕ-ТЫХЫ
на 1965 г.)

| Предпри- ятия об- ществен- ного пи- тания | Торго- вые пред- приятия | Кустарно- ремеслен- ные пред- приятия | Площадь за- стройки учреж- дений социаль- но-бытового обслуживания (м ²) | Дорожное строительство (м ²) | Площадь зеленых про- странств (м ²) | Протяжен- ность ли- ний водо- снабжения (м) | Площадь террито- рий (га) |
|---|-----------------------------------|--|---|--|---|--|---------------------------------|
| 3 | 17 | 11 | 12 476 | 32 740 | 71 520 | 2 340 | 18,2 |
| 6 | 40 | 31 | 24 156 | 131 660 | 79 485 | 15 030 | 48,3 |
| - | --- | - | 11 615 | 7 038 | 16 497 | 1 210 | 16,1 |
| 2 | 24 | 12 | 14 665 | 28 210 | 65 232 | 3 840 | 25,3 |
| - | 9 | 1 | 4 550 | 15 073 | 23 303 | 1 760 | 15,5 |
| 1 | 9 | 3 | 5 055 | 15 030 | 12 090 | 2 510 | 17,7 |
| - | 7 | 5 | 5 683 | 9 470 | 2 587 | 1 715 | 13,6 |
| - | 20 | 4 | 7 068 | 20 700 | 31 639 | 1 820 | 18,5 |
| - | - | 3 | 3 600 | 4 050 | 2 600 | 1 100 | — |
| - | 4 | - | 4 872 | 7 732 | 8 890 | 630 | 10,4 |
| - | - | - | 2 380 | 10 937 | - | 3 450 | 28,0 |
| 12 | 130 | 70 | 96 120 | 282 640 | 313 843 | 35 405 | 211,6 |

ТАБЛИЦА III

ВОЗРАСТНОЙ СОСТАВ НАСЕЛЕНИЯ
НОВА-ГУТЫ
В 1955 ГОДУ

| Возраст | Жители новых кварталов, % | Жители рабочих общени- тий, % | Жители бывших деревень, % |
|----------------|------------------------------------|--|------------------------------------|
| 0—2 | 12,3 | 1,8 | 6,6 |
| 3—6 | 14,0 | 1,0 | 8,5 |
| 7—13 | 9,4 | 0,4 | 11,7 |
| 14—17 | 4,9 | 4,8 | 8,1 |
| 18—19 | 2,3 | 16,5 | 3,6 |
| 20—24 | 10,2 | 27,1 | 10,4 |
| 25—29 | 15,7 | 22,4 | 7,1 |
| 30—34 | 12,3 | 9,3 | 7,4 |
| 35—39 | 5,0 | 3,6 | 4,9 |
| 40—49 | 8,3 | 9,3 | 12,9 |
| 50—59 | 3,4 | 3,3 | 10,6 |
| 60 и старше | 2,2 | 0,5 | 8,2 |
| Итого... | 100 ⁰ / ₀ | 100 ⁰ / ₀ | 100 ⁰ / ₀ |

взрослые (от 18 до 59 лет) — 58,2 и пожи-
лые люди — 4,3%, что дает картину насе-
ления, еще более молодого, чем в целом по
стране.

Как показывает таблица IV, население
Нове-Тыхы еще моложе.

Тот факт, что население очень молодо, дол-
жен учитываться при организации социаль-
но-бытового обслуживания. Так, чтобы избе-
жать в дальнейшем изменения числа школ,
поначалу приходится вести преподавание для
детей в две смены (утром и после обеда), а
вечером — для взрослых.

ТАБЛИЦА II

РОСТ НАСЕЛЕНИЯ В ТРЕХ НОВЫХ ГОРОДАХ
И ПРОГНОЗЫ НА БУДУЩЕЕ

| Год | Нова- Гута | Нове- Тыхы | Сталева- Воля |
|--------|---------------|---------------|------------------|
| 1950 | 16 000 | 12 927 | 7 167 |
| 1955 | 82 000 | 25 251 | 17 917 |
| 1960 | 100 000 | 49 750 | 22 932 |
| 1965 | 130 000 | 65 300 | 25 859 |
| к 1980 | 200 000 | 120 000 | 30 000 |

ТАБЛИЦА IV

**ВОЗРАСТНОЙ СОСТАВ НАСЕЛЕНИЯ
НОВЕ-ТЫХЫ СРАВНИТЕЛЬНО С ДРУГИМИ
НОВЫМИ ГОРОДАМИ ПОЛЬШИ
И ЧЕХОСЛОВАКИИ И С ГОРОДАМИ РАЙОНА
КАТОВИЦ**

| Воз- раст | Нове- Тыхы | Города района Като- виц | Нова- Гута | Остров (Чехо- слава- ния) | Новые города Чехо- слава- кии |
|---------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|---|
| | 1958 | 1960 | 1958 | 1962 | 1959 |
| 0—4 | 17,9 | 10,1 | 16,5 | 18,0 | 12,7 |
| 5—9 | 14,9 | 10,3 | 10,7 | 10,3 | 16,4 |
| 10—14 | 7,4 | 8,4 | 5,3 | 6,6 | 10,5 |
| 15—19 | 4,9 | 7,0 | 5,7 | 4,6 | 5,6 |
| 20—24 | 6,9 | 7,6 | 12,5 | 17,1 | 3,8 |
| 25—29 | 13,5 | 8,5 | 16,5 | 17,5 | 9,0 |
| 30—34 | 12,7 | 8,2 | 11,9 | 10,4 | 12,2 |
| 35—39 | 8,6 | 7,3 | 6,0 | 5,9 | 11,9 |
| 40—44 | 3,4 | 4,7 | 3,6 | 4,2 | 4,7 |
| 45—49 | 3,3 | 6,2 | 3,5 | 1,8 | 5,6 |
| 50—54 | 2,2 | 6,3 | 2,8 | 1,2 | 3,0 |
| 55—59 | 1,5 | 5,4 | 1,9 | 0,7 | 2,0 |
| 60—64 | 1,2 | 3,9 | 1,3 | 0,5 | 1,2 |
| 65—69 | 0,7 | 2,7 | 0,9 | 0,5 | 0,5 |
| 70—74 | 0,5 | 3,4 | 0,9 | 0,5 | 0,4 |
| 75 и более | 0,4 | 3,4 | 0,9 | 0,2 | 0,5 |
| Итого | 100 ⁰ / ₀ | 100 ⁰ / ₀ | 100 ⁰ / ₀ | 100 ⁰ / ₀ | 100 ⁰ / ₀ |

ТАБЛИЦА V

РОСТ НАСЕЛЕНИЯ НОВЕ-ТЫХЫ (1955—1962 гг.)

| Годы | Общий при- рост | Естест- венный прирост | Естест- венный прирост (%) | Механи- ческий прирост | Механи- ческий прирост (%) |
|------|-----------------------|------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| 1956 | 4532 | 947 | 20,9 | 3585 | 79,1 |
| 1957 | 4627 | 1100 | 23,8 | 3527 | 76,2 |
| 1958 | 5215 | 1179 | 22,6 | 4036 | 77,4 |
| 1959 | 5280 | 1172 | 22,2 | 4108 | 77,8 |
| 1960 | 3845 | 1074 | 27,9 | 2771 | 72,1 |
| 1961 | 4150 | 957 | 23,1 | 3193 | 76,9 |
| 1962 | 2700 | 927 | 34,3 | 1773 | 65,7 |

Рост населения, очевидно, прежде всего является результатом миграционных притоков. Однако быстро увеличивается и естественный прирост. Как показывает таблица V, в 1964 году он достиг трети всего прироста населения Нове-Тыхы.

В то же время уровень рождаемости среди обосновавшихся в городе жителей довольно быстро снижается (быстрее, чем в целом по стране). Но и уровень смертности остается невысоким и даже снижается.

Данные переписи населения позволяют установить и географическое происхождение жителей новых городов. Так, в 1955 году в Нова-Гуте половина населения происходила из Краковского района (25 % — из самого Кракова и 25 % — из других мест района), 20 % — из района Катовиц, 5 % — из района Жешува и Кильце и 20 % — из других мест страны и из-за границы. В Нове-Тыхы две трети жителей происходят из района Катовиц, из них половина из каменноугольного бассейна (поровну из Катовиц и из округа Тыхы).

Семьи, как правило, большие, что связано с высокой рождаемостью и молодостью населения.

Разница с другими городами района Катовиц достигает почти 30 %. Наличие больших семей, несомненно, объясняет довольно низкий уровень занятости (35 % всего населения против 39,7 % в других городах района), особенно среди женского населения (18 % против

ТАБЛИЦА VI

**ИЗМЕНЕНИЕ ДЕМОГРАФИЧЕСКИХ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ НОВЕ-ТЫХЫ И
ДРУГИХ ГОРОДОВ РАЙОНА КАТОВИЦ**

| Год | Нове-Тыхы | | | | Другие города района Катовиц | | | |
|------|------------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------------------|-----------------|---------------------|-----------------|
| | рождае- мость | смерт- ность | естеств. прирост | число браков | рождае- мость | смерт- ность | естеств. прирост | число браков |
| 1956 | 37,1 | 7,0 | 30,1 | 7,4 | 23,6 | 9,1 | 14,5 | 9,6 |
| 1957 | 38,3 | 7,2 | 31,1 | 8,5 | 23,0 | 9,6 | 13,4 | 10,1 |
| 1958 | 35,3 | 6,3 | 29,0 | 8,3 | 22,7 | 8,7 | 14,0 | 10,0 |
| 1959 | 32,3 | 6,7 | 25,6 | 8,2 | 21,2 | 9,1 | 12,1 | 9,6 |
| 1960 | 28,0 | 5,4 | 27,6 | 8,5 | 18,7 | 7,9 | 10,8 | 8,8 |
| 1961 | 23,1 | 4,7 | 18,4 | 7,5 | 16,8 | 7,8 | 9,0 | 8,7 |
| 1962 | 22,4 | 4,9 | 17,5 | 5,9 | 16,2 | 7,9 | 8,3 | 8,2 |

ТАБЛИЦА VII

**РАЗМЕРЫ СЕМЕЙ В НОВЕ-ТЫХЫ,
В ДРУГИХ ГОРОДАХ РАЙОНА И
В ГАВИРОВЕ**

| Размер семьи | Нове-Тыхы | Другие города района | Гавиров (Чехосло- вакия) |
|-------------------------------|-----------|----------------------------|--------------------------------|
| 1 | 3,2 | 18,5 | 1,4 |
| 2 | 11,7 | 22,5 | 9,7 |
| 3 | 25,2 | 22,2 | 25,0 |
| 4 | 30,2 | 20,6 | 36,9 |
| 5 | 18,3 | 16,2 | 17,4 |
| 6 | 7,2 | | 9,6 |
| 7 и более | 4,2 | | |
| Итого... | 100% | 100% | 100% |
| Средний размер семьи... | 3,88 | 3,01 | 3,91 |

25,8%). Здесь играет также роль преобладание в городе и его окрестностях производственных мест приложения труда. Распределение активного населения, проживающего в городе, по сферам приложения труда выглядит следующим образом:

ТАБЛИЦА VIII

| Сфера приложения труда | Муж- чины | Жен- щины | Общее число занятых |
|--|--------------|--------------|---------------------------|
| Сельское хозяйст- во | 0,6 | 0,3 | 0,5 |
| Горнодобывающая промышленность . | 45,7 | 12,4 | 36,9 |
| Обрабатывающая промышленность . | 18,7 | 17,7 | 18,5 |
| Строительство . . | 13,8 | 8,9 | 12,5 |
| Транспорт | 3,6 | 3,9 | 3,7 |
| Торговля | 3,2 | 15,9 | 6,6 |
| Управление | 2,2 | 3,7 | 2,4 |
| Обслуживание . . | 8,0 | 27,7 | 13,3 |
| Другие сферы тру- довой деятельно- сти | 4,2 | 9,5 | 5,6 |
| Итого . . . | 100% | 100% | 100% |

Кроме того, наряду с почти полным отсутствием частных производителей (ремесленников и т. п.) наблюдается незначительное число квалифицированных рабочих при большом количестве неквалифицированных рабочих и управленческих кадров.

Таким образом, в новых городах Польши мы встречаемся со всеми характерными особенностями (иногда усиленными благодаря быстрому строительству этих городов) молодого населения, имеющего низкий естественный прирост, представленного большими семьями, которые недавно обосновались в городе, но происходят в большинстве своем из того же района.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЖИЗНЬ

Столь несбалансированная демографическая структура новых городов препятствует налаживанию полнокровной общественной жизни населения, какие бы культурные учреждения ни были там созданы. Хотя Нова-Гута и гордится лучшими в Польше театрами, посещают их в основном жители Кракова или других мест. По тем же причинам очень бедна общественная жизнь в Нове-Тыхы. Предполагается оживить ее путем создания большего разнообразия мест приложения труда, новых культурных учреждений, таких, как Силезский университет (этот проект пока не осуществлен).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Новые города Польши западного наблюдателя разочаровывают во многих отношениях, особенно когда речь идет об их внутренней организации. Но не следует забывать о том прогрессе, какой они демонстрируют по сравнению с традиционными формами строительства в этой стране. Квартиры невелики (в среднем двухкомнатные), и качество их посредственное, но их размеры постоянно растут и уровень удобств, который они предоставляют, весьма удовлетворителен.

Политика новых городов, выработанная к 1950 году, не везде полностью соблюдалась. Некоторые города строились с задержками (Нове-Тыхы, Сталева-Воля), проекты других остались вовсе невыполненными, третьи, напротив, росли чересчур быстро и слились с крупным соседним городом (Нова-Гута и Краков). Среди причин, вызвавших несоблюдение сроков строительства, следует отметить

задержки с устройством сети железных дорог, которые препятствовали созданию в этих городах мест приложения труда (Нове-Тыхы), и в особенности — отсутствие единого координирующего органа, который отвечал бы одновременно за планирование, строительство, управление новыми городами (как британские корпорации развития) и за ту или иную форму финансирования, соответствующую характеру таких городов. Их строительство по первоначальному замыслу осуществлялось застройщиками трех категорий: отдельными отраслями промышленности страны, кооперативами и местными народными советами. Их роль существенно различна в разных городах. В условиях трудностей с финансированием учреждений социально-бытового обслуживания в новых городах польские градостроители предпочитают ныне расширять города, опираясь на существующую инфраструктуру. Между тем понятно, что подобная практика может иметь лишь ограниченное применение и что, какой бы характер ни приняло градостроительство, без финансирования учреждений социально-бытового обслуживания населения не обойтись. При этом вовсе не доказано, что концепция новых городов не является в перспективе наиболее экономичной.

Как бы там ни было, в настоящее время польские градостроители поощряют рост малых и в особенности средних городов. Многие из них после 1950 года росли очень быстро (иногда в ущерб новым городам, как, например, Руда-Шлёнск и Водзислав в Верхней Силезии). Другие, напротив, развивались упорядоченно в результате создания в них промышленных предприятий (Евожно, Освенцим) или разработки вновь открытых месторождений полезных ископаемых: Тарнобжег (медь) или Турошов (бурый уголь) и т. п.

Например, город Плоцк, расположенный на берегу Вислы, в 120 км к северу-западу от

Варшавы, рос вместе с обширным промышленным комплексом, размещение которого было определено в 1959 году с учетом нефтепровода, связывающего СССР с Восточной Германией, что позволило создать крупное нефтеперерабатывающее предприятие (мощность, планируемая на 1970 год, — 10 млн. тонн переработанной нефти).

Население Плоцка (28 500 жителей в 1946 году, 55 000 в 1965 году) должно вырасти более чем вдвое (120 000 к 1980 году). Такой темп роста города будет недостаточен даже для того, чтобы разместить всех рабочих нефтехимического комбината. И это приводит к замедлению развития других сфер приложения труда и увеличению маятниковых миграций жителей соседних деревень в город. Развитие Плоцка осуществляется по программе освоения долины Вислы. Так, население поселка Вышоград, расположенного между Плоцком и Варшавой, благодаря возведению там крупного целлюлозохранилища (6000 рабочих мест) должно вырасти в 1980 году до 30 000 жителей.

Освенцим, наоборот, расположен к востоку от Верхне-Силезского бассейна. Его развитие шло очень быстро (менее 10 000 жителей в 1950 году и около 40 000 в настоящее время) благодаря созданию химического производства. К 1980 году население города должно достигнуть 80 000 человек.

Итак, польские градостроители, по-видимому, следуют примеру своих британских коллег с известным расхождением во времени. Выдвинув к 1950 году идею новых городов, ныне они направляют свои усилия на развитие существующих городов, считая такую практику менее дорогостоящей, по крайней мере в ближайшее время. Это не значит, что они полностью отказались от первоначальной идеи. Возможно, как и англичане, они вновь вернуться к ней и будут строить уже более крупные новые города.

ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И НОВЫЕ ГОРОДА ВЕНГРИИ

Поскольку Венгрия — страна социалистическая, планирование играет там важнейшую роль. Это прежде всего экономическое планирование, но в то же время оно все больше затрагивает градостроительство. Сразу же после войны нужды экономики потребовали строительства промышленных объектов. При этом не обращали внимания на среду, в которую эти предприятия внедрялись. Окружение приспособляли к ним, например, путем возведения новых городов. Но в дальнейшем возникла необходимость в общей доктрине, которая могла бы включить в себя все мероприятия по районированию экономического планирования. Так, в 1963 году был разработан план освоения территории в масштабах всей страны, который после его пересмотра должен в 1968 году стать официальной программой районного планирования и руководящим началом при составлении градостроительных планов.

I. ПОЛИТИКА ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ И РАЗРАБОТКА ПРОЕКТОВ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ

ПЛАНИРОВАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ

В Венгрии имеются два высших органа проектирования городов: Государственный плановый комитет ведает программами освоения территории, Министерство строительства и развития — разработкой проектов районной планировки и градостроительства.

Выполнение проектов осуществляется в основном Венгерским институтом градостроительства и освоения территории, который называют иногда просто Будапештским градостроительным институтом (VAT). Контроль над проектами, подготовленными этим институтом, поручен отделу градостроительства в Министерстве строительства. Институт разрабатывает проекты общегосударственного

значения (в частности, проекты освоения территории), проекты районной планировки и проекты строительства некоторых городов. Последняя функция поделена между Будапештским градостроительным институтом и пятью другими институтами, находящимися в главных городах провинций (Мишкольц, Дебрецен, Печ, Дьёр, Сегед). Деятельность Будапештского института распространяется на половину территории страны, а пять других институтов занимаются только периферийными районами. Эти институты, как и Будапештский, являются государственными организациями. Кроме того, каждый административный округ (всего их 24) располагает проектным отделом, который может разрабатывать градостроительные планы второстепенного значения. И наконец, что касается города Будапешта, то он составляет исключение из этой общей схемы, имея свой особый орган — Научно-исследовательский институт города Будапешта (BUVATI), которому поручена разработка проектов планировки для города и района.

Правительство рассматривает и утверждает проекты районной планировки и проекты, касающиеся столицы и пяти крупных провинциальных городов, а менее значительные передает на рассмотрение Государственному плановому комитету и Министерству строительства. Планы других городов утверждаются советами административных округов (это относится к генеральным планам), а также сельскими и районными советами, в то время как схемы генеральных планов и проекты детальной планировки утверждаются муниципальными советами на основании докладов исполнительных органов. Принятые планы имеют силу закона, а те, что уже разработаны, но еще не утверждены, могут быть представлены на обсуждение заинтересованных органов.

Вот уже несколько лет в Венгрии существует административная система проектно-планировочных органов. План освоения территории в масштабе всей страны был разра-

ботан в 1963 году Будапештским институтом градостроительства и освоения территории. Хотя он пока не утвержден правительством, его рассматривают как выражение основных официальных установок в градостроительстве. В настоящее время он пересматривается и будет, по-видимому, утвержден в 1968 году. Проекты районной планировки, общие или касающиеся отдельных аспектов развития района, разрабатываются с учетом заданий государственного плана освоения территории. В свою очередь авторы градостроительных проектов должны учитывать директивы государственного плана и проектов районной планировки. С этой целью всем руководителям, ответственным за проектно-планировочные работы в области градостроительства, Будапештским градостроительным институтом был разослан документ под названием «Взаимосвязь городов». Этот документ, как и аналогичные ему директивы в провинциях, обеспечивает контроль над проектами, разрабатываемыми на местах. В этом и состоит роль 15 градостроителей Будапештского института и их коллег в провинциальных институтах.

Перечисленные проекты увязаны с планами экономического развития. До настоящего времени последние представляли собой пятилетние планы. В 1967 году была выдвинута идея долгосрочного планирования (на 15 лет). План освоения территории служит базой для разработки долгосрочного плана экономического развития, в составлении которого деятельное участие принимает Будапештский градостроительный институт.

ПЛАН ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ

План освоения территории, готовившийся с 1957 года и опубликованный в 1963 году, в основной своей части представлен двумя атласами. Первый из них, очень полный, содержит детальный анализ исходных факторов, определяющих положение страны, главным образом данных статистики на 1960 год: наличие сырья, транспортная сеть, общая экономика, отдельные отрасли производства, топография, население, коммерческие, общественные и другие учреждения. Он констатирует низкую активность городской жизни за пределами Будапешта. Четыре крупнейших провинциальных центра (Мишкольц, Дьёр, Дебрецен, Печ) имеют от 100 000 до 160 000 жителей, тогда как в Будапештской агломерации насчитывается 2 000 000. Промышленное производство сосредоточено в север-

ной части страны (770 мест приложения труда), составляющей одну треть всей ее территории, в то время как остальные две трети — исключительно аграрные (в сельском хозяйстве занята треть всего активного населения страны).

Второй атлас содержит плановые предложения, сведенные в 4 карты. Первая представляет предлагаемую систему городов, которая основывается на восьми региональных центрах. Все вместе они по замыслу должны уравновесить Будапешт. Речь идет о пяти крупнейших городах страны (Мишкольц, Дьёр, Печ, Дебрецен, Сегед), а также о Ниредьхазе, Сольноке и Секешфехерваре, расположенных в центральной части Венгрии и являющихся транспортными узлами. Разумеется, развитие этих восьми городов рассчитано на длительную перспективу (срок не обозначен), связанную с осуществлением экономических планов. Эти восемь городов и Будапешт станут центрами девяти экономических районов, не совпадающих по своим границам с современными 24 административными округами. Система городов страны будет дополнена 92 другими городами — центрами будущих подрайонов и еще 30 или 40 городами — без особого значения в районе. Создание восьми «центров равновесия» предполагает, что преимущество будет отдано строительству новых городов, а также развитию небольших торговых городов-спутников (по 10 000 — 20 000 жителей каждый). И наконец, план предусматривает создание сети из 910 сельских центров, которые вместе примерно со 120 городами будут центрами сельских округов, объединяющих по несколько деревень (несколько тысяч жителей). Там, где застройка городского типа нерациональна (например, на Большой Венгерской равнине), планируется строительство новых деревень. Эта политика частично уже действует: 25 из 72 запланированных центров подрайонов имеют предусмотренные планом промышленные сооружения. Созданы также экспериментальные сельские поселки, выполняющие функции центров административных округов.

Вторая карта содержит демографические прогнозы на 1980 год с учетом современных тенденций развития и плановых установок. Здесь следует подчеркнуть, что в результате наблюдаемого в Венгрии снижения рождаемости (связанного с отменой запрета на аборт) естественный прирост населения очень низок (менее 3%, или 25 000 человек в 1965 году) и демографический рост городов будет обеспечиваться главным образом за счет притока из сельской местности (в 1960 году в

сельской местности проживало 60 % населения страны).

Третья карта показывает планируемые транспортные потоки и рекомендуемые дополнительные линии коммуникаций. Последние представлены главным образом поперечными железнодорожными линиями, которые должны сократить объем транзитных перевозок через Будапешт и установить прямую транспортную связь между центрами равновесия.

Четвертая карта иллюстрирует рекомендуемые принципы размещения промышленных предприятий. В основе этих принципов — запрещение создания новых отраслей производства в Будапештской агломерации. Лишь некоторые из существующих там предприятий могут получать дальнейшее развитие. Это предложение составляет стержень всего плана освоения территории, поскольку его осуществление будет содействовать замедлению роста Будапешта. Оно основывается на законодательстве, принятом в 1950 году. Этот закон определяет для Будапешта три категории предприятий:

предприятия, которые могут развиваться на месте. Это, например, предприятия, специфически связанные с Будапештом, не дающие вредных выбросов или поддерживающие свои производственные площади в отличном санитарном состоянии. Предполагается, что развитие их будет соответствовать как общему направлению промышленного развития страны, так и развитию Будапештского района. К этой категории отнесены предприятия, которые могут развиваться на месте в ограниченных масштабах, — те, которые уже финансируются, или начнут финансироваться в ближайшем будущем, или которые не могут быть разделены на несколько филиалов;

предприятия, производственная мощность которых не должна превышать достигнутого уровня. К ним относятся предприятия, не имеющие вредных отходов, размещение которых в Будапеште экономически рентабельно, но которые могут действовать и в других районах страны. Эти предприятия могут менять и модернизировать свое оборудование, но вправе строить лишь общественно-культурные учреждения и складские помещения;

предприятия, развитие которых должно быть сразу или постепенно сокращено. Это устаревшие предприятия, вредные производства, не связанные специфически с Будапештом и удобные для размещения за его пределами. На такого рода предприятиях не могут быть оправданными никакие капиталов-

ложения, даже в частичную модернизацию производства, если только речь не идет о неизбежных затратах на обеспечение техники безопасности.

Успех законодательства, принятого в 1960 году, был до настоящего времени весьма относительным. Однако по всей стране, вне пределов Будапештского района, было возведено немало предприятий, и исключения из правил были немногочисленны (все они утверждались правительством). Процент рабочих в населении Будапештской агломерации сократился с 43 % в 1960 году до 40 % в 1967 году. Но увеличение числа мест приложения труда в Будапеште продолжалось: около четверти новых рабочих мест в промышленности Венгрии пока еще приходится на Будапештскую агломерацию, хотя государство и осуществляет контроль почти над всем промышленным производством. Об этом свидетельствуют следующие данные, относящиеся к концу 1964 года:

| | |
|--|---|
| Число занятых в государственном промышленном секторе . . . | 1 319 521 (84,9 ⁰ / ₀) |
| Число занятых в кооперативном секторе | 175 066 (11,3 ⁰ / ₀) |
| Число занятых в частном секторе | 59 764 (3,8 ⁰ / ₀) |

| | |
|--|--|
| Общее число занятых в промышленности . . | 1 554 351 (100 ⁰ / ₀) |
|--|--|

Правительством были приняты некоторые меры к осуществлению нового законодательства: предприятия, которые переводились из Будапешта в провинцию, финансировались в первую очередь. Начиная с 1 января 1963 года в рамках новой экономической структуры каждая отрасль промышленности составляет собственный план капиталовложений, руководствуясь лишь директивами экономического плана. Кроме того, правительство предоставляет окружным советам районов дотации на развитие, которые должны использоваться на промышленное строительство. Это относится к восточной и южной частям страны, исключая агломерацию Печа и Мишкольца, которые считаются уже достаточно развитыми в промышленном отношении. Если развитие государственного промышленного сектора в значительной мере определяется этими мерами, то мелкие кооперативные предприятия сохраняют свободу

в выборе места расположения. Их доля в промышленном производстве всей страны, пока еще весьма незначительная, постепенно растет.

Следует к тому же заметить, что вывод предприятий за пределы Будапешта не сопровождается, как правило, переездом их рабочих и служащих. Особое внимание уделялось поискам средств к переводу административно-технического персонала и квалифицированной рабочей силы. Но поскольку и те и другие предпочитают оставаться в Будапеште, чаще всего приходилось переводить их вместе с предприятием на временный срок для подготовки новых кадров.

Можно заметить также, что в Венгрии повторяют ошибку англичан и французов: не уделяют должного внимания развитию сферы управления и обслуживания населения за пределами столицы. Этим объясняется непрерывный рост населения Будапешта (в 1966 году прирост составил 17 000 человек, в 1967 году — 36 000), несмотря на превышение смертности над рождаемостью, наблюдаемое в этом городе.

План 1963 года намечает основные линии сосредоточения предприятий — линии, которые предстоит укрепить либо вновь создать. Предлагаемый выбор размещения предприятий учитывает распределение сырья, транспортную систему, условия местности и необходимость последующего создания дополнительных отраслей производства для обеспечения разнообразия мест приложения труда. Все это требует создания крупных центров — иначе говоря, «центров равновесия».

Таким образом, план 1963 года узаконил политику освоения территории, основанную на ограничении роста Будапешта и создании в других районах страны «центров равновесия». Эта политика уже начинает проводиться в жизнь посредством директив службы планирования Венгерского института градостроительства и освоения территории, направляемых местным градостроительным органом (взаимосвязь городов). Законодательные и финансовые мероприятия преследуют ту же цель. Так, общая сумма дотаций на промышленное строительство, предоставленных советам округов, в 1970 году достигнет нескольких миллионов форинтов.

II. ПРОЕКТЫ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ

Венгерский институт градостроительства и освоения территории разрабатывает также

региональные планы разнообразного характера, в связи с чем осуществляет:

- региональные исследования с целью подготовки исходных данных для проектов районной планировки;

- разрабатывает проекты районной планировки, предусматривающие наиболее эффективные методы использования территории;

- планы развития района, составляемые на основе общегосударственных экономических планов для отдельных секторов народного хозяйства и отдельных районов страны (они могут касаться той или иной отрасли либо проблемы, например туризма, освоения реки и т. п.).

Для одного и того же района было разработано несколько планов, относящихся к различным аспектам регионального развития (например, к промышленности и сельскому хозяйству), и координация этих различных планов обеспечивается уже тем, что они разрабатываются единым органом.

Региональное планирование практически началось лишь в 1958 году (после робкой и неудачной попытки 1949 года). Разработанные проекты пока не пересматривались, но иногда предпочитают составлять их заново. Как и план освоения территории, проекты районной планировки не указывают какого-либо точного срока, но рассчитаны они на длительный период (до конца века) и правительство утверждает их, сообразуясь с уста новками и сроками пятилетних экономических планов. Проекты районной планировки вместе с планом освоения территории служат для разработки директив к градостроительным проектам. Вместе с тем новые долгосрочные (15 лет) экономические планы могут привести к пересмотру содержания и сроков градостроительных планов.

РАЗВИТИЕ БУДАПЕШТСКОГО РАЙОНА КАК ОСОБАЯ ПРОБЛЕМА

Столица (1 844 000 жителей в 1960 году, площадь 525 кв. метров) располагает своим Градостроительным институтом (BUVATI), которому Министерство строительства поручает разработку большинства планов, касающихся также и Будапештского района (3 217 000 жителей в 1960 году, 11 900 кв. километров).

План Будапешта и его окрестностей, опубликованный в 1959 году, — главный результат работы Института. По этому плану площадь района определялась в 2175 кв. километров (2 170 000 жителей в 1950 году). Проект районной планировки, предусматриваю-

щий более обширную площадь, близок к завершению: предполагается, что в 1968 году он будет закончен и утвержден правительством.

План 1959 года основан на идее замедления роста столицы, но основной упор в нем делается не на децентрализацию промышленности за счет перебазирования предприятий в провинцию, а на ее уплотнение в пределах района. Впрочем, это решение не получило единодушной поддержки, хотя авторы обосновывают его характером существующей инфраструктуры и экономическими возможностями. Что касается организации населенных мест, то Будапештский градостроительный институт предлагает создание примерно в 40 км от центра пояса городов-спутников путем увеличения существующих городков в среднем до 40 000 жителей в каждом и создания в них центров с богатым выбором мест приложения труда и учреждений социально-бытового обслуживания. Эти центры должны ограничить маятниковые миграции населения из-за пределов агломерации и взять на себя роль центров подрайонов. Предлагалось также строительство за пределами сплошной застройки, примерно в 20 км от центра столицы, городов, не имеющих ничего, кроме жилья и первичного обслуживания (булочные, аптеки и т. п.), так называемых «городов-спален», но до сих пор это не сделано, поскольку предпочтение отдается строительству крупных жилых комплексов внутри агломерации. План 1959 года, который, кроме всего прочего, содержит принцип группировки промышленных предприятий Будапешта по категориям, включает также схему автодорог (внутренняя рокада, замыкающаяся на западе, и 5 радиальных дорог, одна из которых — в восточном направлении — уже существует), железнодорожную схему (основанную на поперечной линии, огибающей Будапешт с юга) и схему метрополитена (строительство которого, прерванное в 1953 году, возобновилось в 1964 году).

III. НОВЫЕ ГОРОДА

В Венгрии, как и в других социалистических странах, новые города отвечают целям, весьма отличным от тех, которые ставятся перед новыми городами Западной Европы и в особенности Соединенных Штатов. Здесь задача состоит в том, чтобы облегчить освоение территории, создав необходимые условия для жизни трудящихся, участвующих в индустриализации страны.

Этой задачей определяется, по-видимому, размещение новых городов, равно как многие

другие их особенности — планировка, места приложения труда, характер общественной жизни, управление, финансы и т. д.

ВЫБОР МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ

Итак, речь идет в первую очередь о выборе места для новых промышленных предприятий, что влечет за собой создание новых городов. Строительство первых четырех таких городов — Дунапентеле, Комло, Казинцбарцика и Орослани — осуществлялось в рамках первых экономических планов, и их размещение было выбрано вблизи небольших населенных пунктов. Именно из-за незначительного масштаба населенных пунктов, соседствующих с вновь возводимыми предприятиями, возникла необходимость строительства новых городов¹.

Дунауйварош (бывший Дунапентеле, а затем Сталинварош) связан с металлургическим комбинатом, решение о строительстве которого было принято в 1949 году (ныне это самое крупное металлургическое предприятие Венгрии). Дунай снабжает комбинат водой и обеспечивает подвоз железной руды из Советского Союза черноморским путем и коксующегося угля из бассейна Печа, с юга страны. Город расположен на берегу Дуная, в 70 километрах к югу от Будапешта, на плато, возвышающемся на 50 метров над рекой и имеющем площадь 6300 гектаров, рядом с группой островов, образующих естественную гавань, в центре сельской зоны, на месте древней римской крепости. Выбранное в результате различных исследований, это место, однако, не безупречно во всех отношениях, поскольку там наблюдается оседание почвы, вызванное наличием глинистого пласта в лёссовом плато, что потребовало экстренного возведения настоящей плотины у подножия прибрежной кручи.

Комло также был построен в 1950 году. Он расположен на юге страны, в каменноугольном бассейне района Печа, на месте бывшей шахтерской деревни, ныне полностью поглощенной новым городом. Его быстрый рост связан с Дунауйварошем, металлургический комбинат которого использует добываемый в Комло коксующийся уголь.

Орослани, возникновение которого относится к этому же времени, также связан с каменноугольными разработками, находящими-

¹ T. Z. Garab, *Les villes socialistes de Hongrie, Documentation sur l'Europe centrale, vol. IV, № 3, mai—juin 1966, p. 171—207, Louvain, Institut de Recherches de l'Europe centrale.*

ся в 50 километрах к западу от Будапешта, и с ТЭЦ, использующей этот уголь.

Варпалота (90 километров к юго-западу от Будапешта, по дороге в Грац) связана с разработками бокситов на горе Баконь и бурого угля, что позволило построить там ТЭЦ для переработки бокситов.

Город Айка (150 километров к юго-западу от Будапешта) занимает положение, сходное с Варпалотой: разработка бокситов и бурого угля (ТЭЦ), начавшаяся до второй мировой войны, получила развитие после создания в 1951 году нового города.

Казинцбарчика (22 километра к северо-западу от Мишкольца) — шестой из венгерских новых городов, возведенных в 1950—1951 годах. Здесь создан химический комбинат (производство минеральных удобрений), связанный с добычей угля, из которого предполагалось извлекать газ для химического завода. Воды (река Сайо) и угля хватало, но из последнего не удалось извлечь газ и пришлось получать этот газ из Румынии (Дебрецен) и других стран.

Еще один новый город, Тисапалконя, был построен только в 1955 году. Он расположен в 30 километрах к юго-востоку от Мишкольца, у слияния рек Сайо и Тиссы, и тоже был создан для работников химического комбината (производство стекла, удобрений) и ТЭЦ в местности, практически совершенно не освоенной.

И наконец, Сасхаломбата, созданный в 1961 году, также связан с ТЭЦ (обслуживающей Будапешт) и с нефтеперерабатывающим заводом. Он расположен в 30 километрах к югу от столицы, у выхода трансдунайского нефтепровода.

ПРОЕКТНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РАБОТЫ

Венгерское градостроительство ко времени возведения новых городов не имело большого опыта. Новые города могли в этом смысле сыграть роль экспериментальных стендов, и они ее выполнили, но сами эксперименты (в том числе архитектурные) не всегда оказывались успешными. Официально принятая концепция сводилась к идее города-сада. «Простор, солнце, зелень» — таков лозунг. Но предпочтение, отдаваемое многоквартирным домам, выстроенным по планам, напоминающим французские «большие комплексы», отодвигает осуществление этой идеи, несмотря на наличие хороших дорог, территорий общественного назначения, парков.

Тем не менее из практики строительства этих городов можно сделать несколько об-

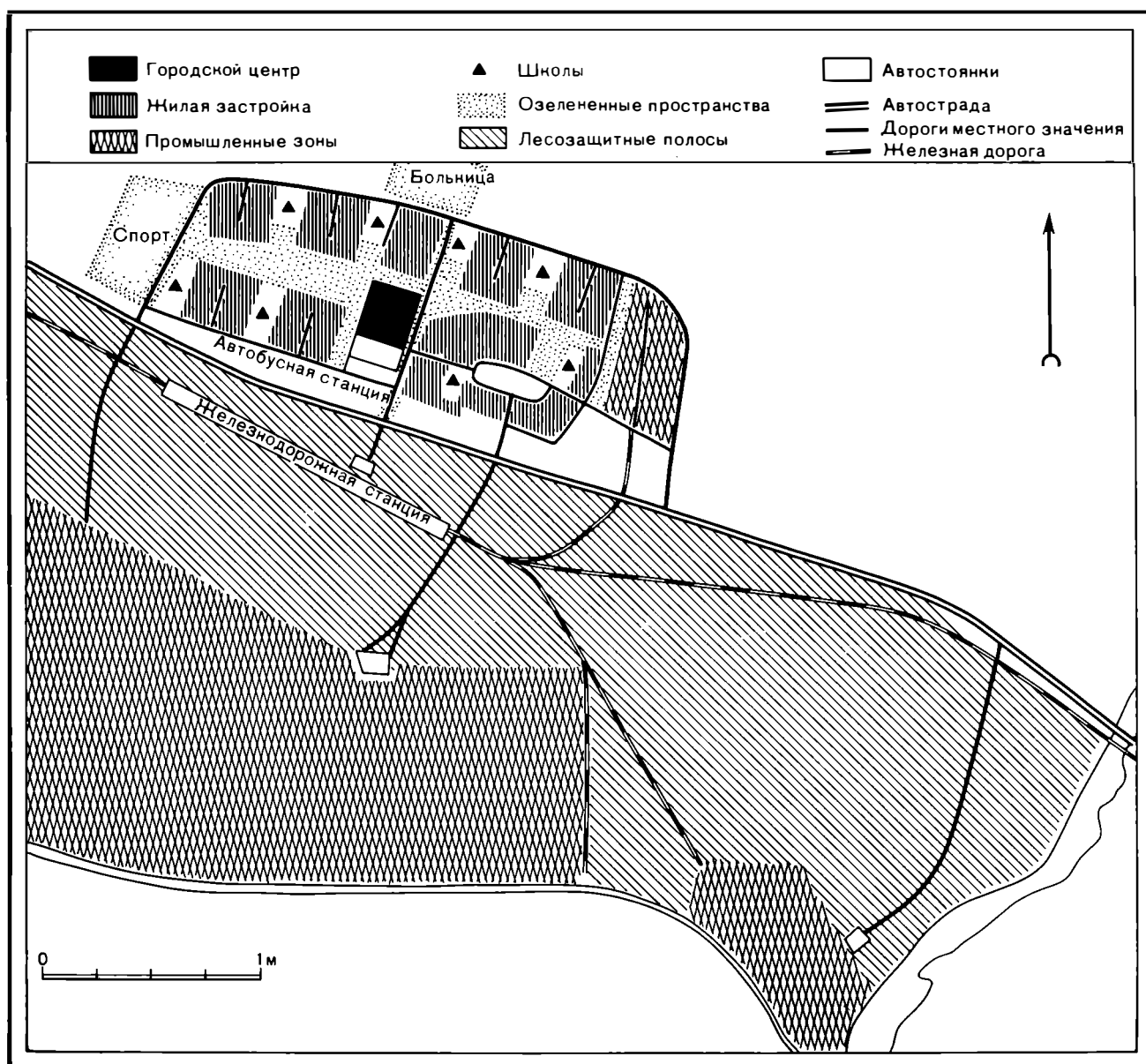
щих выводов. Первые новые города сначала планировались вокруг двойного ядра, состоящего из промышленных зон и жилых кварталов¹. Промышленные и жилые зоны иногда располагались очень близко одна от другой, как, например, в Дунауйвароше, где металлургический комбинат отделяет от жилых кварталов всего несколько сот метров. И только на следующем этапе строительства первых новых городов стали создавать для разделения этих зон зеленый пояс (Дунауйварош, Тисапалконя и др.). Поначалу необходимость создания городского центра попросту отрицалась. Утверждали, что центр поставит в привилегированное положение горожан, проживающих поблизости от него, по сравнению с жителями окраинных кварталов. Но эта идея вскоре была отброшена, и под городские центры были зарезервированы соответствующие участки территории, правда, уже к тому моменту, когда строительство города близилось к завершению. Следует отметить также, что преимущество отдавалось жилым строениям в ущерб учреждениям социально-бытового обслуживания населения, которые часто строились с запозданием и в недостаточном количестве.

Разработка проектов ведется в соответствии с общими принципами, принятыми в Венгрии. Местный градостроительный план составляется Будапештским или одним из пяти других градостроительных институтов в зависимости от того, где находится город, и с учетом требований экономического плана и плана освоения территории. Этот план устанавливает принципы зонирования, расположение основных учреждений обслуживания и т. п. Идея смежных центров (каждый в среднем на 5000 жителей) для жилых комплексов, обслуживаемых одной начальной школой, принята повсеместно. Схемы планировочных структур показывают размещение строений и их назначение. Строительные правила определяют высоту жилых домов, их объем и плотность застройки. Последняя не должна превышать 700 жителей на гектар, а расстояние между зданиями в среднем должно быть вдвое больше их высоты².

Недавно была введена новая процедура: двух-трехлетний испытательный срок, во время которого план проверяется путем сопоставления результатов с теоретическими расчетами, что может повлечь за собой его пересмотр и содействовать выработке окон-

¹ M. György, *Magyar orozag Gazdasagi Fölrajza, Budapest, 1962, p. 129—131.*

² "New Towns in Hungary" (на английском языке). Официальное венгерское издание (дата не указана).

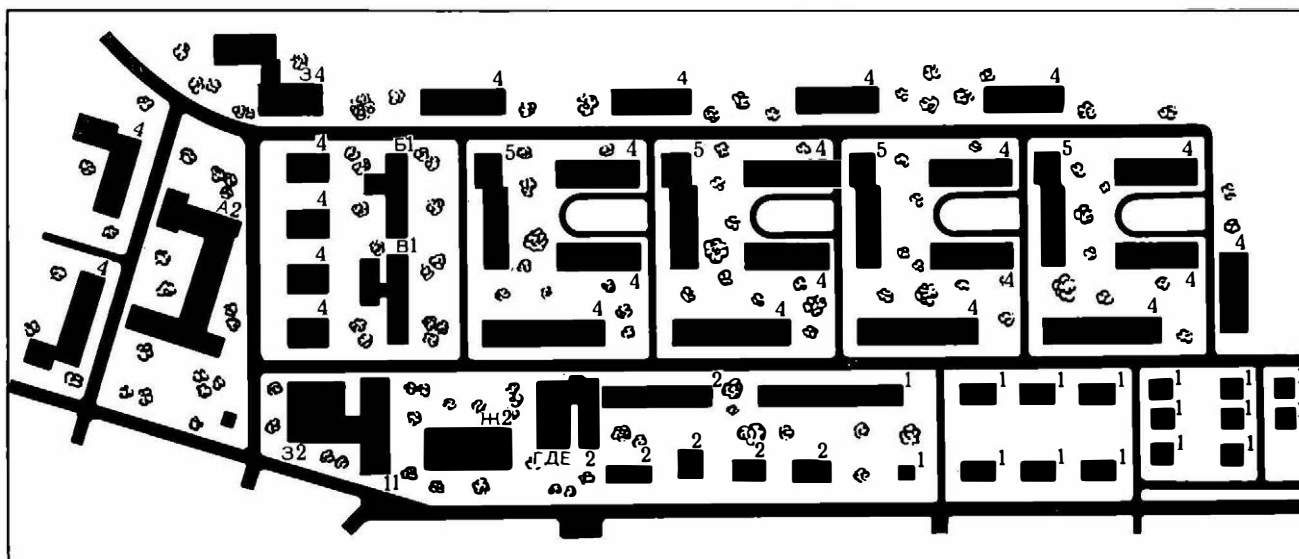


ДУНАЙВАРОШ. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

чательного и подлежащего строгому выполнению плана.

Впрочем, последний также может пересматриваться и дополняться. Рост населения новых городов выше предполагаемого требует таких изменений, как в планах самых ранних из новых городов (Дунайварош), так и тех, которые еще далеко не завершены (например, Тисапалконя). Этот метод позволяет к тому же придать первым планам более конкретный характер.

Градостроительные планы, подготовленные Будапештским или каким-либо из пяти других градостроительных институтов, представляются на утверждение муниципального совета, а затем совета административного округа. Однако в тех случаях, когда новые города еще не получили официального статуса города, их планы утверждаются Министерством строительства. Схемы планировочных структур проходят ту же процедуру. Проекты детальной планировки могут составлять-



ДУНАУЙВАРОШ. ПРИМЕР ДЕТАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКИ ЖИЛОГО ЕДИНСТВА

А. Начальная школа Б. Детские ясли В. Детский сад Г. Медицинская

консультация Д. Библиотека Е. Почтовое отделение Ж. Торговый центр
З. Рабочий клуб, общежитие И. Трансформаторная подстанция
Цифры соответствуют числу этажей зданий

ся как градостроительными институтами, так и проектно-планировочными бюро новых городов.

Дунауйварош во многих отношениях составляет исключение из этого правила: его первоначальный проект был подготовлен Тибором Вайнером, после смерти которого (1965 год) работу продолжил Будапештский градостроительный институт. Институт в соответствии с действующим законодательством разработал генеральный план (1966 год). Территория города ограничена рекой (на востоке), деревней (на севере, население деревни — 4000 жителей), трассой автодороги (на северо-западе), линией железной дороги (запад) и металлургическим комбинатом (на юге). Планируется в настоящее время развитие города к северо-западу на 75 000—80 000 новых жителей (по первоначальному расчету — 45 000). Эта норма не может быть превышена, так как в противном случае пришлось бы вести застройку по другую сторону реки или железной дороги, что признано нежелательным. Возможно дальнейшее развитие лишь металлургического комбината. Кроме того, предусматривается обновление бывшей деревни.

Третий город — Казинцбарцика, задуманный, согласно проектам районной планировки 1948 и 1962 годов, как химический центр в системе Ойд-Мишкольца, был разработан в 1956 году (пять лет спустя после начала стро-

ительства) Будапештским градостроительным институтом, но лишь как временный план. Новый план подготовлен в настоящее время в городе Мишкольце (центре района) местным градостроительным институтом, который составляет также схемы планировочных структур. Предусматривается население от 45 000 до 50 000 жителей, из которых половина (23 000) уже живет в городе.

Тисапалконя, начатая строительством в 1955 году, получила в 1956 году свой генеральный план, одобренный советом округа. Новый план (1965 год) был представлен на рассмотрение совета округа и Министерства строительства. Первоначальный план предусматривал строительство всего 2500 квартир в одном жилом комплексе. По новому плану предполагается построить 4 жилых единства такого типа вдоль двух осей, окаймляющих центральную зону зеленых насаждений и учреждений социально-бытового обслуживания. Этот проект обеспечивает большую гибкость, поскольку предполагаемое число жилых комплексов вполне может быть увеличено по линейной схеме. Население предусматривается 40 000 жителей. В настоящее время запланированная на начальный этап численность (10 000) уже достигнута, и 31 марта 1966 г. населенный пункт был преобразован в город¹.

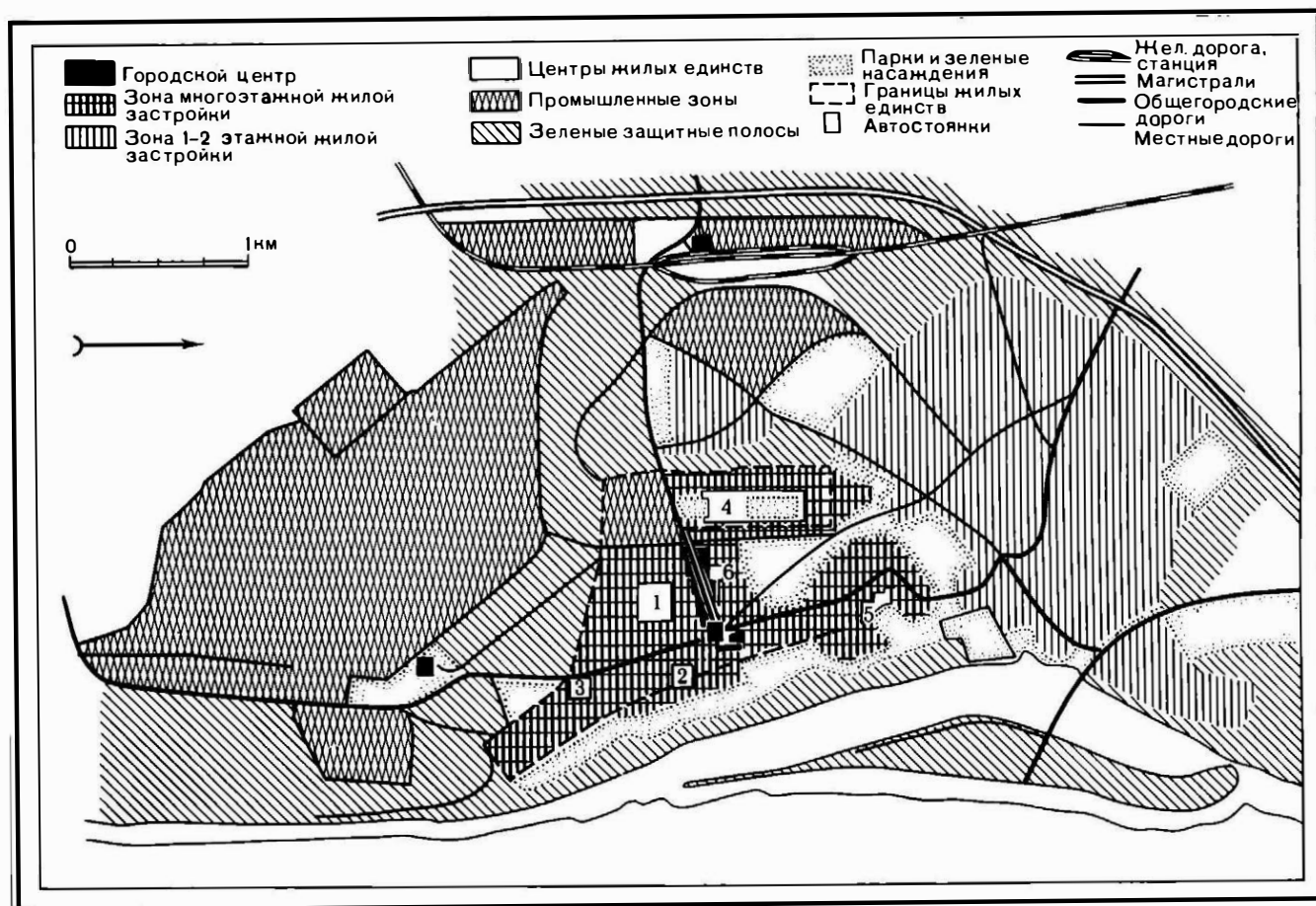
¹ Dr. Albert Kovacs, Tiszaszederkeny, "Budapest", № XI, 1967, p. 24—25.

Генеральный план города Сасхаломбаты (в масштабе 1 : 5000, как и планы всех венгерских городов), в котором предполагается разместить 30 000 жителей, был составлен в Будапештском градостроительном институте (особой группой специалистов различных профилей под руководством архитектора и при участии одного инженера). Схема его очень проста: один комплекс многоквартирных жилых домов и один квартал индивидуальных домов (на месте бывшей деревни). В зоне застройки многоквартирными домами (50 гектаров) планируется поселить 300 жителей на 1 гектар, всего 15 000 жителей (5000 квартир, из которых уже построено 800), а в зоне индивидуальной застройки — 50 жителей на 1 гектар (всего 35 гектаров — 1750 жителей). В дальнейшем город будет расти к северо-западу (50 гектаров) за счет многоквартирных домов. Предусмотрен также еще один комплекс индивидуальных домов с большей плотностью населения.

Деятельность венгерских градостроителей вызывала множество критических высказываний в официальной прессе, в ответ на которые компетентные органы и лица давали разъяснения. Новые города критиковали за недостаток социально-бытовых учреждений, а также за однообразную застройку и чрезмерное сходство в планировке разных городов. Западному наблюдателю эта критика может показаться обоснованной, но следует в то же время учитывать, что новые города позволяют венгерским градостроителям усовершенствовать методику работ.

ТИПОЛОГИЯ ЖИЛИЩ

Жилищный фонд новых городов Венгрии состоит в основном из небольших квартир многоквартирных домов, которые строятся и в других городах страны. Средний размер квартиры (постоянно увеличивающийся) — 50 кв. метров (две комнаты, ванная, кухня). Доля индивидуальных домов невелика (их



ТИСАПАЛКОНЯ. СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА (1956 г.)

строительство было введено в практику после 1956 года в ответ на высказанные пожелания и с целью облегчить финансовые расходы общественных организаций). Вместе с тем имеется довольно большое количество рабочих общежитий, особенно в начальный период строительства.

Квартиры предназначаются семьям работников (особенно тем, кто занят на предприятиях города), но жители сохраняют их за собой и в том случае, если меняют место работы, — положение, аналогичное тому, что наблюдается в новых городах Великобритании. Специальная зона, участки которой, имеющие социально-бытовые учреждения, могут быть распроданы частным лицам, позволяет вести строительство индивидуальных домов.

В Дунауйвароше в 1960 году насчитывалось:

| | | |
|------|---------------|---------|
| 24 % | 1,5-комнатных | квартир |
| 68 % | 2,5- | " |
| 8 % | 3- | " |

иначе говоря, в среднем 1,85 комнаты на квартиру (площадь 47 кв. метров). Строящиеся в настоящее время квартиры имеют в среднем 2 комнаты и площадь 53 кв. метра. Если число комнат в квартире и невелико, то комнаты, как правило, большие по размерам, чем в многоквартирных домах Франции.

В городе Сасхаломбата строятся квартиры из 2,5 комнат (60 кв. метров; две главные комнаты имеют площадь 18,5 и 15 кв. метров) и 1,5 комнат (45 кв. метров, главная комната — 18,5 кв. метров и малая — 11 кв. метров).

С точки зрения качества строительства первые результаты были весьма посредственными: не прошло и 15 лет, а жилища кажутся устаревшими. Ныне все более широко используются сборные конструкции (например, в Тисапалконе). Даже когда строительство ведется по традиционной технологии, планы в целях экономии стандартизованы. Это приводит к однообразию планировочных структур. Вначале дома не превышали 5 этажей. Дома башенного типа стали строить начиная с 1957 года.

Как правило, новые жилища имеют современные удобства: водопровод, ванная комната, кухня, центральное отопление, электричество. В большинстве городов они, кроме того, обеспечивают газом и канализацией. Комнаты в общежитиях для холостых рассчитаны на 2—4 человек. Эти общежития оборудованы общими ванными или душевыми, столовыми и т. п. Они понемногу заменяют временные бараки, возведенные в начале строительства.

Тем не менее в новых городах наблюдается постоянный жилищный кризис. С одной стороны, жилищное строительство не поспевает за темпом создания мест приложения труда. Кроме того, квартиры слишком малы. И наконец, недостаток учреждений социально-бытового обслуживания нередко приводит к тому, что для их размещения временно используются жилые строения. В 1964 году в Орослани было зафиксировано 1435 срочных заявок на жилье. Однако положение непрерывно улучшается, и можно считать, что прошло то время, когда (как это было 10 лет назад) коммунальные квартиры считались нормальным явлением.

УЧРЕЖДЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

В начальный период строительства новых городов, когда спешно строились жилища, учреждениям социально-бытового обслуживания не уделялось должного внимания и строительство их велось крайне неупорядоченно. Так, в Дунауйвароше в 1951 году была открыта школа на 20 классных помещений, в то время как в городе учеников не хватало и на два класса; через несколько лет этой школы, остававшейся единственной, оказалось недостаточно.

В дальнейшем предпринимались меры к тому, чтобы сбалансировать число учреждений социально-бытового обслуживания с количеством населения, насколько это позволяла имевшаяся свободная территория. Были изданы нормативные требования, которые, верно, не всегда соблюдались. Согласно этим требованиям, каждый квартал с населением в 5000 жителей должен иметь¹:

одну начальную школу (8 лет обучения) на 16 классных помещений;

два детских сада (каждый на 50 мест),

двое яслей (каждые на 40 мест),

две медицинские консультации,

две аптеки.

Кроме того, в городе должны быть кинотеатры, культурный центр или театр (от 40 до 50 мест на тысячу жителей), средняя школа (из расчета 2 классных помещения на 2 тысячи квартир), здание городского управления, почта, пожарное депо, коммерческий центр, магазины в разных частях города, ремесленные мастерские. К этому добавляются, естественно, элементы инфраструктуры (дороги,

¹ „New towns in Hungary.” (на английском языке). Официальное венгерское издание (дата не указана).

УЧРЕЖДЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
НАСЕЛЕНИЯ НОВЫХ ГОРОДОВ ВЕНГРИИ

| Население го- рода в 1964 г. | Дунауйварош 40 500 | Казинц- барцина 23 000 (18 000 в 1961 г.) | Комло 26 900 (26 700 в 1961 г.) | Орослани 18 100 | Тиса- палконя 10 000 | Сасха- ломбата 5000 (в 1967 г.) |
|---|---------------------------------------|--|--|---|----------------------------------|--|
| Начальные шко- лы | 7 (7000 учеников) | 2 (в 1961 г.) (2000 уче- ников, 16 классных помещений) | 13 (6000 учеников) | 3 (3000 учеников) | 2 (в 1967 г.) | 1 |
| Техникумы | 1 (металлургия и машиностроение) | 1 (химиче- ская про- мышлен- ность) | 1 (горный) | 1 (горный) | 0 | |
| Профессиональ- но-технические училища | 1 (промыш- ленное) | 0 | 1 (горное) | 1 (горное) | 0 | |
| Средние школы | 1 | 1 (строит- ся) на 16 классов | 1 (8 клас- сов) | 0 | 0 (1967 г.) | 1 |
| Детские сады | 12 } на 2300 мест | | | 6 } 420 1 } мест | 2 } 280 2 } мест (1967 г.) | 1 1 |
| Детские ясли | 9 } | | | | | |
| Больницы | 1 (450 коек; от- крыта в 1965 г.) | 1 времен- ная (150 коек) и 1 строится (400 коек) | 1 (110 ко- ек, 1961 г.) | 0 | 0 | 1 (40 ко- ек, 1967 г.) |
| Родильные дома | 1 (100 коек) | 1 | 0 | 1 (25 коек) | 0 | 0 |
| Поликлиники | 10 (120 врачей) | | 8 (11 вра- чей) 1961 г. | 15 | 1 | |
| Диспансеры | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 (1967 г.) |
| Аптеки | 4 | | 1 | 2 | | |
| Ночные сана- тории | 0 | 0 | 1 (100 коек) | 0 | 0 | 0 |
| Бассейны | 1 (большой плава- тельный бассейн) | 0 | 1 | 1 (33-мет- ровый пла- ватель- ный) | 0 | 0 |
| Стадионы | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Парки культуры и отдыха | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Гостиницы и ре- стораны | 1 | 1 | 1 | | | 1 (1967 г.) |

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ

| Население го- рода в 1964 г. | Дунайварош 40 500 | Казинц- барцика 23 000 (18 000 в 1961 г.) | Комло 26 900 25 700 в 1961 г.) | Орослани 18 100 | Тиса- палноня 10 000 (в | Сасха- ломбата 5 000 (в 1967 г.) |
|---------------------------------|----------------------------------|---|---|------------------------|--|---|
| Библиотеки | 3 (на 120 000 томов) | 1 (на 43 000 томов) | 1 | 1 (на 20 100 томов) | 0 | 0 |
| Музеи | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Дома культуры | 1 большой и не- сколько малых | 1 | 2 | 6 | 1 | 1 (1967 г.) |
| Театры | 1 (проектируется) | 0 | 1 (проекти- руется) | 0 | 0 | 0 |
| Кинотеатры | 2 (проектируются 2 других) | 0 | 0 | 1 (на 500 мест) | 1 (вре- менный) (на 280 мест) | 0 |

водопровод, электричество и газ, канализация, центральное отопление, телефон) и озелененные участки (от 3,5 до 10 кв. метров на одного жителя). Как видно из прилагаемой таблицы, в настоящее время эти нормы не везде соблюдены.

МЕСТА ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА

Данные, касающиеся мест приложения труда, весьма отрывочны, тем более что последняя перепись населения была проведена еще в 1960 году. Выше отмечалось, что в Венгрии новые города строились для того, чтобы обеспечить создание крупных промышленных предприятий, и в каждом из этих городов виды деятельности распределены крайне неравномерно.

Так, например, Дунайварош строился для того, чтобы разместить в нем работников крупнейшего в Венгрии металлургического комбината. Это предприятие, занимающее площадь 300 гектаров в южной части города, включает в себя:

- обогадительную фабрику,
- коксовальный завод,
- две доменные печи общей производительностью 600 тыс. тонн чугуна в год,
- четыре мартеновские печи общей годовой производительностью 300 тыс. тонн стали,
- одну установку горячего проката (450 тыс. стального листа в год),
- одну установку холодного проката (90 тыс. тонн стального листа),
- одну ТЭЦ,
- один химический завод,

один завод огнеупорного кирпича, один механический цех.

Всего на предприятии занято 12 000 человек.

Но промышленность города не ограничивается одним металлургическим комбинатом. Там есть еще целлюлозно-бумажная фабрика (занято 900 человек), прядильная фабрика (300 рабочих), фабрика мужской одежды (1000 рабочих), детской обуви (занято 100 человек), белошвейная (450 рабочих), завод сборных строительных конструкций, молочный завод и т. д. В общей сложности в промышленности города занято около 17 000 человек. Вместе с тем число жителей города, занятых в промышленности, в 1960 году составляло немногим более половины его активного населения:

| | Колич. чел. | % |
|--|----------------|-----|
| Промышленность . . . | 9017 | 50 |
| Строительство | 2042 | 11 |
| Транспорт и связь | 1159 | 7 |
| Торговля | 1049 | 6 |
| Управление и обслужи- вание | 3483 | 19 |
| Сельское хозяйство | 1244 | 7 |
| Всего . . . | 17 994 | 100 |

После 1960 года относительно высокая доля сельского хозяйства (приходившаяся на бывшую деревню), очевидно, сохранилась. Число занятых в сфере управления и обслуживания

невелико, тем не менее, кроме здания городского управления и партийного комитета (построенного в первую очередь), в городе имеется еще одно крупное административное здание.

Город Казинцбарчика построен вокруг химического комбината, производящего свыше 300 000 тонн азотных удобрений и пластмасс. Немалое число жителей занято также на ТЭЦ и на предприятии по сортировке каменного угля. Всего на 13 000 человек занятого населения приходится 8000, работающих в промышленном секторе.

Комло прежде всего шахтерский город (более 8000 горняков), в 1960 году он выдал нагора 1,2 млн. тонн каменного угля. Другие отрасли промышленности в нем развиты слабо.

В аналогичном положении находится Орослани (каменноугольный бассейн и ТЭЦ). В городе Варпалота население занято в основном на разработках месторождений бурого угля и бокситов, в производстве алюминия. Примерно то же — в городе Айке.

В Тисапалконе связь между жилыми кварталами и промышленными предприятиями (химический комбинат, производящий азотные удобрения, и по плану на 1968 год — краски, лаки, резину и т. п., ТЭЦ) подчеркнута расположением дорог, которое, несмотря на имеющийся в городе защитный зеленый пояс, выявляет специфическую архитектуру промышленных зданий. В настоящее время число занятых на этом комбинате — 3500 человек. В дальнейшем к этому комплексу прибавится крупный нефтехимический завод. Кроме того, в городе проживает около тысячи рабочих, занятых в строительстве города и предприятий. Число занятых в сфере обслуживания, в торговле и ремесленном производстве пока весьма незначительно.

Город Сасхаломбата, появившийся позднее всех других новых городов, связан с нефтеперерабатывающим заводом и ТЭЦ. На первом из этих двух предприятий уже занято 1000, на втором — 500 человек. Предполагается строительство предприятий пищевой промышленности (хлебозавода, молочного завода, холодильника, завода минеральных вод и т. п.). По расчетам, на двух крупных предприятиях в итоге будет занято 40 % активного населения, на всех других — 35 %, в торговле, сельском хозяйстве и др. — 25 %.

ПРОБЛЕМА ТРАНСПОРТА

Транспортным вопросам не придавалось большого значения ни в размещении, ни в планировке новых городов. При организации

транспортной сети не прибегали к каким-либо оригинальным решениям. Только в последнем из новых городов — Сасхаломбате — делались попытки разделить потоки движения. Можно отметить лишь большую ширину некоторых дорог (например, главного проспекта в Дунауйвароше) и большой размер отдельных площадей, что вызвано главным образом соображениями престижа.

Железнодорожное и шоссейное сообщение не везде безупречно. Так, если Сасхаломбата расположена вблизи шоссе, связывающего ее с Будапештом, и на железнодорожной линии Будапешт — Печ (с интенсивностью движения 1 поезд в час), то Дунауйварош находится на удалении от магистральной линии, и поэтому построена специальная ветка, связывающая его непосредственно с Будапештом (1 поезд в сутки).

Тисапалконя расположена на некотором удалении от железнодорожной линии Мишкольц — Дебрецен (6 поездов в сутки, 45 минут пути до Мишкольца при расстоянии 30 километров). Казинцбарчика также сообщается с Мишкольцем (22 километра) поездом (30 минут пути, 8 поездов в день в одном направлении) и автобусом. Во всех новых городах автобусное сообщение занимает основное место, особенно в обслуживании соседних деревень, в которых еще живет много работников предприятий города.

Внутригородской транспорт налажен в самых крупных из новых городов. Дунауйварош имеет свою внутреннюю сеть автобусных маршрутов, состоящую из 24 линий (тариф: 0,42 форинта за одну поездку). Интервалы движения составляют несколько минут в часы пик и от 10 минут до получаса в обычное время.

Для города Казинцбарчика специальное бюро в Будапеште произвело обследование маятниковых миграций и связанных с ними транспортных вопросов. В настоящее время внутригородская сеть состоит из шести автобусных линий (тариф 0,42 форинта) с очень слабой интенсивностью движения: автобусы ходят только в часы пик или по одному в час. Линии эксплуатируются организацией, принадлежащей государству. Проблема автостоянок привлекла внимание градостроителей лишь в самое последнее время. Сейчас предусматривается одна открытая автостоянка в расчете на квартиру, в будущем — одна на семью. Но этой нормы придерживались не везде, и иногда для того, чтобы восполнить нехватку мест под автостоянки, при новой застройке для них резервируются дополнительные площади. Норма — одно место на квар-

тиру — не отвечает действительному положению вещей. Так, в Тисапалконе предполагается, что 40 % мест автостоянок будут открытыми, 30 % составят гаражи, сдаваемые внаем, и 30 % — личные гаражи, но построено лишь 30 % от общего числа стоянок (в основном открытые стоянки и 150 личных гаражей). В то же время в городе частным лицам принадлежит пока всего лишь 200 автомобилей.

Маятниковые миграции могут оказаться весьма значительными, особенно в начальный период существования нового города. Они направлены в сторону города (число горожан, работающих за его пределами, настолько мало, что может не приниматься во внимание) и сокращаются по мере того, как семьи работников заселяют жилые новостройки. Число жителей соседних деревень, ежедневно совершающих поездки на работу в Дунауйварош и обратно (а некоторые даже в Будапешт), — около 4500 человек, в Сасхаломбату — 1000, в Тисапалконю — 1000.

ДЕМОГРАФИЯ

Рост населения новых городов довольно неравномерен. Он зависит от темпов строительства как жилья, так и, в особенности, промышленных комплексов, с которыми эти города связаны. Этот рост в первые годы достиг цифры 5000 человек в год, и только в Дуна-

уйвароше, а в других новых городах редко превышал 2000 человек в год. Но и такой слабый темп роста населения оказывается достаточным, чтобы нарушить равновесие в его структуре.

Население очень молодо: по данным переписи 1965 года, средний возраст жителя Дунауйвароша и Орослани не достигал 29 лет, а в Тисапалконе — 25. В Казинцбарцике средний возраст был 17 лет.

Как видно из прилагаемой ниже таблицы, соотношение полов в населении нового города Дунауйвароша (1960 год) также весьма неравномерное, что вызвано в значительной мере притоком холостых работников, размещаемых сначала в бараках, а затем в рабочих общежитиях.

Эта неравномерность обнаруживается в структуре населения всех новых городов: 78,1 % их жителей были в 1960 году моложе 40 лет (против 62,2 % в целом по стране), на 100 женщин там приходилось 120 мужчин.

Возрастная структура населения новых городов определяется весьма низким уровнем смертности (от 2 до 4 %) и средним уровнем рождаемости (около 12—15 %). Последний показатель здесь выше, чем в целом по стране (официальная отмена запрета на аборт в последнее десятилетие снизила рождаемость), но недостаточно высок для столь молодого населения, что объясняется большим количе-

РОСТ НАСЕЛЕНИЯ НОВЫХ ГОРОДОВ

| Города | Численность населения | | | | | | Численность населения, предусмотренная по плану на время завершения строительства |
|---------------------|-----------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---|
| | 1949 | 1954 | 1960 | 1962 | 1964 | 1967 | |
| Дунауйварош | 3 949 | 27 507 | 31 040 | 37 415 | 40 530 | 46 000 | от 75 000 до 80 000 |
| Комло | 5 932 | 18 875 | 24 850 | 26 513 | 26 892 | — | 30 000 |
| Орослани | 3 740 | 7 153 | 13 074 | 16 639 | 18 119 | — | 25 000 |
| Варпалота | 11 065 | — | 21 197 | — | — | — | 25 000 |
| Айка | 8 307 | — | 15 362 | — | — | — | 20 000 |
| Казинцбарцика | 5 053 | 12 026 | 15 585 | 19 571 | 23 338 | 31 000 | 40 000 |
| Тисапалконя | — | — | 2 548 | 3 074 | 11 000 | 13 000 | 40 000 |
| Сасхаломбата | — | — | — | — | 3 000 | 8 000 | от 25 000 до 30 000 |
| Всего | 43 000 | 67 561 | 127 000 | 145 000 | 165 000 | 190 000 | от 280 000 до 290 000 |

ством холостых. Тем не менее в росте населения новых городов (17 % в период с 1949 по 1960 год; в Дунауйвароше начиная с 1960 года — 35 %) на естественный прирост (в настоящее время 8 %, долгое время он составлял 10 %) приходится значительная доля.

СТРУКТУРА НАСЕЛЕНИЯ ДУНАУЙВАРОША (1960 ГОД)

| Возраст | Мужчины | Женщины | Всего жителей |
|-----------|---------|---------|---------------|
| 0—4 | 1618 | 1478 | 3096 |
| 5—9 | 1719 | 1764 | 3483 |
| 10—14 | 1151 | 1080 | 2231 |
| 15—19 | 1275 | 988 | 2263 |
| 20—29 | 4383 | 3253 | 7636 |
| 30—39 | 3397 | 2613 | 6010 |
| 40—49 | 1553 | 1114 | 2667 |
| 50—54 | 668 | 456 | 1124 |
| 55—59 | 503 | 405 | 908 |
| Старше 60 | 719 | 839 | 1558 |
| Всего . . | 16986 | 13990 | 30976 |

Средний размер семьи в новых городах высокий, особенно в начальный период. В Тисапалконе сейчас больше 4 человек, а прежде был близок к 5. В Дунауйвароше в 1960 году в одной квартире (2,1 комнаты) в среднем проживало 3,9 человека. В Казинцбарцике эта цифра достигает 4,26, или более двух человек на одну комнату, что характерно для всех новых городов, равно как и для других населенных мест Венгрии, где средний размер семьи намного меньше, но и квартиры меньше по площади. Географическое происхождение

жителей новых городов характеризуется большим разнообразием, но выходцы из сельских районов, в особенности из перенаселенной Венгерской равнины, повсюду составляют немалую долю. Происхождение новоселов зависит также от видов трудовой занятости, предлагаемых новыми городами своим жителям. Так, многие из жителей Дунауйвароша происходят из северных районов Венгрии, где уже раньше имелись металлургические заводы. В город Казинцбарцику люди приезжают главным образом с востока страны — района, менее развитого в промышленном отношении. Вначале они работают на строительстве города и его предприятий, а затем уже нанимаются на эти предприятия, в то время как квалифицированные специалисты, напротив, прибывают из промышленно развитых районов страны. То же самое наблюдается в Тисапалконе, где среди новоселов, по-видимому, преобладают выходцы из сельской местности. Что касается Будапешта, то он не играет заметной роли в заселении новых городов.

Географическая мобильность населения новых городов двоякого рода: здесь имеются в виду как семьи, остающиеся на постоянное жительство, так и прибывающие в город на временную работу. Данные о движении населения четырех новых городов Венгрии на 1963 год показывают, что число прибывающих туда на временную работу намного превышает число выезжающих, даже когда речь идет о городах, близких к завершению, как, например, Комло. Следовательно, большинство новоселов оседает в новых городах. Доля отъезжающих (временно или навсегда) в среднем достигает 5 % всего населения новых городов, доля прибывающих — 15 % (в Орослани — 20 %, в Казинцбарцике — всего 13 %). Такого рода миграции особенно характерны для взрослой молодежи.

МОБИЛЬНОСТЬ ЖИТЕЛЕЙ ЧЕТЫРЕХ НОВЫХ ГОРОДОВ (по данным на 1963 год)

| Город | Число прибывших на постоян. жит-во | Число прибывших на времен. жит-во | Общее число прибывших | Число выехавших навсегда | Число выехавших на времен. срок | Общее число выехавших | Общий баланс |
|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------|--------------|
| Дунауйварош | 2110 | 4556 | 6666 | 1056 | 715 | 1771 | 4895 |
| Комло | 1050 | 2375 | 3425 | 1254 | 488 | 1742 | 1683 |
| Казинцбарцика | 2008 | 3251 | 3259 | 706 | 423 | 1129 | 4100 |
| Орослани | 1288 | 2939 | 4227 | 693 | 361 | 1054 | 3173 |

Некоторые из выехавших селятся затем в других новых городах, строительство которых началось позднее (например, в Сасхаломбате). Это относится, в частности, к рабочим специальных квалификаций, а также к инженерно-техническим и управленческим кадрам. Другие покидают город из экономических соображений, как, например, горняки Казинцбарцики, которых затронул упадок горнодобывающей промышленности в районе. Строительные же рабочие выезжают из города на очередную новую стройку. Среди семей, получивших в новом городе жилье, число выезжающих крайне незначительно, поскольку в другом месте найти равноценные жилищные условия труднее. Смена жилья внутри новых городов — явление, относительно слабо распространенное, так как жилищный кризис не позволяет растущим семьям менять свои квартиры на большие по размеру. Иногда первые новоселы выражают желание переселиться в дома более поздней постройки, как, например, в Тисапалконе, где поначалу в домах не было центрального отопления. Но никакими преимуществами (по крайней мере официальными) они в этом отношении не пользуются.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЖИЗНЬ

Венгерские новые города не должно рассматривать только как результат промышленного развития страны и как выражение определенной градостроительной политики. В Венгрии их называют социалистическими городами. Следовательно, Дунауйварошу и другим новым городам стремятся придать принципиально новый характер.

Если рассматривать их с этой точки зрения, то достигнутые поначалу результаты были далеки от поставленных целей. Приток на строительство, шахты, а затем на заводы больших масс работников без семей, некомфортабельные жилищные условия, естественно, породили в этих людях гордое самосознание «первопроходцев, пионеров», но одновременно вызвали и отрицательные последствия. Постепенное увеличение числа семейных жителей не могло в корне изменить такое положение. Преимущество, которое при распределении жилья получали квалифицированные рабочие, специалисты и управленческие кадры перед первыми новоселами — строительными рабочими, создавало психологическую напряженность. Недостаток учреждений социально-бытового обслуживания долгое время препятствовал на-

лаживанию культурной жизни. Что касается последнего обстоятельства, то теперь положение изменилось. Дунауйварош, например, стал вторым в стране городом по уровню посещаемости библиотек и других культурных заведений. Много забот и усилий отводится строительству домов культуры, театров, кинотеатров, библиотек и т. п. Быстро растет число телевизионных приемников (в Дунауйвароше их зарегистрировано 5000), что заполняет время досуга, но в то же время сокращает возможности для взаимного общения жителей.

Преодолев начальные трудности, новые города налаживают жизнь, близкую к той, которой живут другие города страны. Тем не менее здесь есть одно отличие: в новых городах учебе, особенно обучению взрослых, отводится большая роль, нежели в старых. В Дунауйвароше около 300 взрослых жителей посещают вечерние занятия металлургического института (наравне с молодежью, которая поступает в этот институт по окончании средней школы), и новый город уже начинает соперничать с древним Секешфехерваром: лучшие театральные и концертные труппы приезжают на гастроли в новый город.

ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ

В социалистических странах проблема управления и финансирования ставится иначе, нежели в Западной Европе и в США. В Венгрии в строительстве новых городов заинтересованы государственные органы, ведающие различными отраслями национальной экономики.

Будь то органы управления промышленностью, строительством или учреждения, специально созданные к данному случаю, застройщиком всегда выступает государство, которое прямо или косвенно финансирует строительство. В области управления положение иное. Прежде чем новый город станет достаточно крупным для того, чтобы в нем мог быть учрежден муниципалитет, который и управлял бы его дальнейшим ростом, до этих пор вопросы управления решаются различными способами.

Пример Дунауйвароша рассматривается как особый случай. Здесь было решено создать крупный металлургический комбинат и город. Специальная организация, подчиненная непосредственно Министерству тяжелой промышленности, занималась исключительно Дунауйварошем — новостройкой общегосударственного значения. Проектированием

было занято более 50 человек (в основном специалисты: архитекторы, инженеры, специалисты по финансовым вопросам и т. д.). В контакте с архитектором Тибором Вайнером — автором проекта Дунауйвароша — и после консультаций с заинтересованными государственными органами это учреждение определяло назначение средств, отпущенных правительством на строительство нового города.

В 1950 году был создан новый муниципалитет, однако роль муниципального совета была ограниченной вплоть до 1957 года, когда ему поручили руководить дальнейшим строительством города (в то время в нем проживало 29 000 человек). В решении этой задачи муниципальный совет опирается на Градостроительное бюро и на Службу строительства и транспорта. Первое занимается составлением проектов детальной планировки и располагает 17 сотрудниками (2 инженера-архитектора, 1 юрист, 7 техников, 7 служащих). Второе учреждение осуществляет контроль за ходом строительных работ. Оно состоит из 12 сотрудников (2 инженера-архитектора, 5 техников, 5 служащих). Проектно-планировочные работы ведет проектное бюро, полномочия которого распространяются на окрестности города. В нем занято свыше 40 сотрудников, в том числе 8 инженеров-архитекторов, 14 техников, чертежники и т. д. Это проектное бюро, как и два упомянутых выше учреждения, подчинены муниципальному совету. Тибор Вайнер, разработавший по поручению Компании капиталовложений в тяжелую промышленность оригинальный план города, вплоть до своей смерти в 1965 году осуществлял функции главного градостроителя. Потом эта роль перешла к одному из видных архитекторов Будапештского градостроительного института, но в Венгрии это случай уникальный и в дальнейшем вряд ли повторится. Начиная с 1957 года все капиталовложения, имеющие отношение к металлургическому комбинату, обеспечиваются непосредственно самим предприятием при поддержке соответствующего министерства, а также с участием других ведомств (в частности, Министерства легкой промышленности).

Город Казинцбарцика, как и Дунауйварош, строился по инициативе Министерства тяжелой промышленности, во всяком случае вначале. Был учрежден специальный орган, обеспечивавший необходимые капиталовложения и ответственный за строительство промышленного комплекса и нового города. В этом учреждении было занято до 200 человек.

В отличие от Дунауйвароша компетенция этого органа выходила далеко за пределы собственно Казинцбарцики. В 1954 году был избран муниципальный совет новой общины, который в 1960 году взял на себя ответственность за окончание строительства нового города (промышленные капиталовложения остаются в ведении соответствующих государственных инстанций). Город имеет небольшую строительную контору (6 сотрудников), но проектно-планировочные работы ведутся на уровне округа (в его центре — Мишкольце), как и для других городов, входящих в состав последнего. Таким образом, в отличие от Дунауйвароша здесь главную роль играет не город, а административный округ, в который он входит.

В 1966 году с образованием новой общины подобный же статус приобрела и Тисапалконя: проекты разрабатывает Градостроительное бюро округа, а муниципалитет имеет лишь совсем небольшую строительную контору (всего 2 сотрудника). Ответственность за строительство города раньше несли его предприятия, а с 1965 года — власти округа.

В Сасхаломбате положение иное: схемы планировочных структур и проекты детальной планировки составляются в специальной строительной организации Будапешта — Институте планирования жилища, где особая группа в составе 5 сотрудников специально занимается проектированием нового города.

Что касается финансовой стороны дела, то строительство повсюду осуществляется за счет государственных фондов, хотя способы финансирования могут быть самыми разнообразными. Так, в Дунауйвароше промышленные капиталовложения финансируются соответствующими заинтересованными министерствами. Строительство учреждений социально-бытового обслуживания финансируется министерствами, в чьем ведении они находятся, и поручается городским властям, которые осуществляют непосредственное руководство, прибегая в случае необходимости к посредничеству специальных отделов муниципалитета. Так, ясли, детские сады, начальные школы находятся в ведении отдела культуры муниципального совета, которому подчинены также библиотеки, дома культуры, клубы. Средними школами ведает отдел культуры совета округа, производственно-техническими училищами — Министерство труда, металлургическим институтом — Министерство тяжелой промышленности, кинотеатрами — особое окружное учреждение. Больницы, диспансеры, а также торговые учреждения подчинены городу (отделам здраво-

охранения и торговли). Существуют учреждения, ведающие розничной торговлей (весь занятый в ней персонал получает зарплату, исключение составляют несколько мелких частных магазинов), хлебопекарнями, ресторанами и универмагами. Доходы этих торговых предприятий поступают в бюджет государства, на средства которого они строились. Кроме того, есть кооперативное общество, которое руководит несколькими торговыми предприятиями.

Жилища по своей принадлежности делятся на следующие категории:

жилые дома, построенные государством и сдаваемые внаем (в Казинцбарцике они составляют около половины всего жилого фонда);

квартиры, построенные кооперативами и приобретаемые в собственность. Начальный взнос невелик (от 10 до 15 % цены), оставшаяся же сумма погашается в течение длительного срока (20—25 лет) без процентов. Такие квартиры составляют около 45 % жилого фонда Казинцбарцики;

дома, возводимые частными лицами с помощью государства (условия долгосрочного беспроцентного кредитования зависят от размера доходов семьи);

дома, построенные частными лицами без помощи государства (семьи с высокими и нефиксированными доходами).

Две последние категории, составляющие половину всего жилого фонда страны, в новых городах представлены крайне ограничено (в Казинцбарцике — 5 %). К ним следует прибавить жилые дома, построенные банками и продаваемые в кредит (квартиры в них высокого качества; в новых городах такие дома не строятся), а также специальные дома, предоставляемые на очень выгодных условиях бывшим обитателям трущоб. Во всех других новых городах доля жилищ, сдаваемых внаем, меньше, чем в Казинцбарцике, а доля кооперативных квартир и частных домов выше.

Как видим, в таких условиях проблема фи-

нансирования практически не возникает, она становится всего лишь одним из элементов равновесия государственного бюджета. Власти города (и округа) руководят подведомственными учреждениями социально-бытового обслуживания, используя фонды, получаемые от государства (размер этих фондов зависит от численности населения данной административной единицы), и местные налоги. Последние же сводятся к одному городскому налогу (называемому также налогом на развитие строительства), который распространяется не на основную зарплату, а на побочные доходы. Проблема финансовой рентабельности жилого строительства не ставится, но ясно, что источники доходов государства (в данном случае — плата за жилье и получения по кредитам) не имеют отношения к выделяемым на строительство средствам (в 1957—1967 годах на строительство Дунауйвароша было ассигновано 7 млрд. форинтов, т. е. 1,5 млрд. франков, не считая капиталовложений в промышленное строительство). Однако с начала 1968 года механизм финансирования изменился. В рамках общей экономической реформы на местные органы возложена большая ответственность. Отныне областные власти отвечают за строительство на территории области и за расходование средств из собственных фондов и ассигнований, продолжающих поступать из государственного бюджета. Эта расширенная автономия будет способствовать успеху строительства новых городов. В свете этого намерения задержка со строительством учреждений социально-бытового обслуживания, как это было в первых новых городах, расценивается как нежелательное явление. В Тисапалконе реформа позволит начать возведение городского центра скорее, чем это было в первых новых городах. Кроме того, имеется возможность сразу же приступить к созданию всей городской инфраструктуры, вместо того чтобы строить ее по частям, по мере возникновения насущной необходимости, как это делалось раньше.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Эпоха, когда закладывались первые новые города (1950 год), теперь уже кажется венгерским градостроителям отдаленной. Последний

из построенных новых городов (Сасхаломбата) был заложен еще в 1961 году. В настоящее время венгерское градостроительство занято

другими проблемами, главные из которых — обновление старых городов, а также сел (сельское жилище в Венгрии, как правило, очень низкого качества), рост городских окраин (крупные жилые комплексы) и строительство новых сел на Венгерской равнине. Изучаются экономические аспекты возможных градостроительных решений (причем все эти решения представляются одинаково необходимыми) с целью определить по крайней мере очередность финансирования тех или иных мероприятий. Считается, что новые города испытывают на себе последствия недостаточной организованности в финансовых и административных делах в период их строительства и что эти последствия обошлись им недешево. Но подобные рассуждения кажутся упрощенными, тем более что строятся они на следующем постулате: строительство новых городов требует больших затрат и усилий по созданию учреждений социально-бытового обслуживания населения — затрат, которых можно избежать при операциях по обновлению или при реконструкции городских окраин, поскольку в этом случае подобные учреждения уже существуют. Рассуждать так — значит сравнивать несопоставимые вещи. Совершенно очевидно, что использование существующих учреждений снижает уровень обслуживания населения, а если рассчитывать на длительный срок их эксплуатации при условии поддержания их на нынешнем уровне или даже более высоком, то, принимая во внимание сопряженные с этим трудности, финансовые затраты в итоге окажутся не меньшими, чем при строительстве социально-бытовых учреждений в новых городах.

Пессимистическое отношение властей к новым городам вызывает тем большее недоумение, что принята установка на расширение небольших городов (в частности, в Будапештском районе), а это потребует тех же ассигнований на учреждения социально-бытового обслуживания.

Иностранный наблюдатель едва ли оценит новые венгерские города как исключительные достижения в области градостроительства, сравнимые с городом-садом Тапиолой или некоторыми пригородными комплексами в Стокгольме. Вместе с тем комфортабельные жилища, заботливое отношение к городскому пейзажу (парки, сады, аллеи), равновесие между численностью населения и количеством мест приложения труда — даже если оно достигнуто ценой некоторого нарушения качественного баланса (недостаток мест приложения труда в непроизводственной сфере), последствия которого испытывает на себе второе поколение горожан, разнообразие культурных учреждений, хотя бы и созданных с явным опозданием, — все это дает возможность считать новые города удачей венгерских урбанистов, стремящихся найти свои собственные пути градостроительного развития.

Может возникнуть следующий вопрос: отказываясь от новых градостроительных формаций в пользу развития небольших существующих городов, не лишают ли себя венгерские планировщики важного преимущества в осуществлении политики освоения территории, ставящей целью замедление роста Будапешта и создание в других районах страны «центров равновесия»? Действительно, отмеченная в последние годы эволюция вовсе не так утешительна: если доля промышленных предприятий, приходящаяся на Будапешт, и сократилась, то в абсолютном выражении промышленность столицы выросла, а рост населения города и его пригородной зоны не был приостановлен (несомненно, причиной этому было развитие в столице — и вполне закономерное — сфер управления и обслуживания), несмотря на дефицитный баланс естественной демографической эволюции.

КНИГА
ТРЕТЬЯ

К ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКЕ
НОВЫХ
ГОРОДОВ
ВО ФРАНЦИИ

ОБОБЩЕНИЕ ИНОСТРАННОГО ОПЫТА

Изучение опыта новых городов, уже осуществленных, строящихся и еще только проектируемых в некоторых странах, наряду с несомненными чертами сходства обнаруживает также заметные различия. Это разнообразие затрудняет проблему четкого определения понятия нового города, поднятую в начале нашего исследования. Для разрешения вопроса рассмотрим следующие характеристики новых городов:

- размещение,
- размеры,
- принцип зонирования и размещения жилого строительства,
- роль городского центра,
- создание мест приложения труда,
- система управления и финансирования.

Попытка такого обобщения позволит к тому же с учетом каждой из указанных характеристик уточнить тенденции развития и наметить решения, наиболее приемлемые во французских условиях.

I. РАЗМЕЩЕНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ

Выбор местоположения — первая задача, встающая перед градостроителями, планировщиками новых городов. Этот выбор в значительной мере определяет и многие другие решения. С этой точки зрения можно выделить следующие категории:

- новые города, создаваемые за пределами урбанизованных районов;

- новые города, возводимые в урбанизованных районах, но не являющиеся продолжением существующих агломераций;

- новые города как продолжения существующих агломераций.

НОВЫЕ ГОРОДА, НЕЗАВИСИМЫЕ ОТ МЕТРОПОЛИЙ

Во многих странах официальная политика освоения территории имеет целью пропорциональное экономическое развитие всех райо-

нов страны. Когда речь идет о районах, преимущественно сельских, как в Венгрии, или очень малонаселенных, как, например, Сибирь или центральная Бразилия, строительство новых городов есть средство осуществления такой политики.

В этом случае выбор их местоположения определяется экономическими факторами, связанными с наличием сырьевых ресурсов.

Это явление широко распространено в странах Восточной Европы. В Советском Союзе, в частности в Сибири, многие новые города строятся с целью создания очагов промышленности вблизи источников сырья (каменного угля, железной руды, нефти). В Польше основной целью такого строительства также является обеспечение равномерного географического размещения отраслей производства. Сталева-Воля — характерный пример нового города, созданного в районе, не имеющем развитой промышленности. Если Нова-Гута расположена вблизи Кракова, то это вызвано стремлением создать в указанном районе новый индустриальный комплекс на базе черной металлургии. Аналогичные примеры наблюдаются в Венгрии, где новые города обеспечивают жильем работников промышленных комплексов, намеренно возведенных за пределами традиционных индустриальных зон. Дунауйварош возник благодаря металлургическому комплексу, созданному на Венгерской равнине на берегу Дуная. Река позволила использовать каменный уголь из Печа и железную руду из Советского Союза. Комло и Орослани задуманы ради эксплуатации каменноугольных шахт, Айка и Варпалота — для разработки бокситов, Казинцбарцика и Тисапалконя связаны с химическими комбинатами. Сасхаломбата, где возведен большой завод по переработке местной нефти, расположен у выхода нефтепровода, позволяющего импортировать сырье.

Иногда подобные факторы вступают в действие и в западноевропейских странах. Так,

в ФРГ¹ города Зальцгиттер (Нижняя Саксония), Марль (Северный Рейн-Вестфалия) и Кауфбейрен (Бавария) были основаны (первый в 1942 году, второй в 1946 году) для того, чтобы обеспечить металлургическое производство. В Зальцгиттере (с населением 120 000 жителей) используется гарцская железная руда. Марль (100 000 жителей) был возведен с целью передвинуть к северу центр каменноугольных разработок Рурского бассейна. Спустя двадцать лет по тем же соображениям было начато строительство Вульфена, рассчитанного на 50 000 жителей². И наконец, Вольфсбург (Нижняя Саксония) был построен в 1937 году вместе с заводами «Фольксваген». В Италии планы создания «Меццоджорно», по-видимому, потребуют строительства новых городов. Даже в Великобритании, где движение за новые города родилось из стремления разгрузить Лондон, местоположение многих из них было затем согласовано с общими задачами освоения территории, такими, как меры, направленные к ослаблению экономического упадка севера Англии (Ньютон, Эйклифф, Вашингтон, Петерли), к перестройке горнодобывающих районов (Даули, Кумбрем). Иногда обе эти задачи решались одновременно. Так, например, при строительстве Склмерсдейла, а затем Ранкорна, которые были возведены вокруг Ливерпуля, имелось в виду разгрузить крупный порт на Ирландском море и в то же время создать новые экономические полюсы.

И наконец, последний случай — когда вдали от густозаселенных и урбанизованных зон возводится новая столица государства. Здесь ставится задача либо ускорить экономическое развитие района, выбранного для постройки столицы, либо предотвратить политическое соперничество нескольких крупных городов или частей страны (Канберра, Вашингтон), либо то и другое одновременно (Бразилиа).

НОВЫЕ ГОРОДА, РАСПОЛОЖЕННЫЕ ВОКРУГ МЕТРОПОЛИИ С ТОЧНО УСТАНОВЛЕННЫМ ПЕРИМЕТРОМ ГРАНИЦ, НЕ ПОДЛЕЖАЩИХ ИЗМЕНЕНИЮ

Одна из главных градостроительных задач состоит в том, чтобы ограничить сосредоточе-

ние масс людей и мест приложения труда в какой-либо одной агломерации (или конурбации), которое влечет за собой опасность гипертрофированного ее развития в ущерб другим городам страны. Такая политика осуществляется на протяжении двух десятилетий в Великобритании, во Франции и в Нидерландах как средство против дальнейшего роста Лондонской и Парижской агломераций и конурбации Западной Голландии. Однако предполагаемые решения этой задачи различны. В Великобритании уже четверть века существует твердое намерение не только стабилизировать население Лондонского района, но и сократить плотность населения его центральной части путем целого ряда согласованных градостроительных мероприятий, главным образом за счет переселения части жителей лондонского центра в новые города, расположенные на периферии городского района и отделенные от существующей агломерации зеленым поясом. Планируемые в настоящее время новые города с учетом «максимальной протяженности» существующих агломераций будут расположены примерно в 100 километрах от Лондона. В противоположность этому во Франции вплоть до настоящего времени крайне ограничительное определение «периметра агломерации» Парижского района приводило к тому, что важные строительные мероприятия проводились лишь на немногих свободных от застройки участках, зажатых окружающей агломерацией. В Нидерландах рост больших городов, составляющих Рандстад-Холланд, в течение нескольких лет направляется за пределы кольцевой конурбации.

Разработанный сэром Аберкромби план Большого Лондона, предусматривающий зеленый пояс, вслед за которым располагаются новые города, в течение 20 лет влиял на развитие европейского градостроительства. Эта схема присутствовала даже там, где она до конца не выдерживалась. Ею, например, до сих пор руководствуются венгерские градостроители при разработке плана Большого Будапешта. Они предлагают обрамление из городов-спутников средней величины (примерно по 40 тыс. жителей) на расстоянии около 40 километров от центра.

Некоторые новые города Польши, в частности в Верхней Силезии (Нове-Тыхы и др.), также были созданы с целью облегчить разгрузку и частичное обновление самых разных городских районов. В Чехословакии планируется строительство города Этарей в 20 километрах от центра Праги. По-видимому, разрабатываемые во Франции генеральные планы

¹ *Mantia Budinis. Les villes nouvelles de la République fédérale allemande, „Revue géographique de l'Est”, 1954, № 3, S. 229—260.*

² *Erich Zahn, Eberhard Auras, Fritz Eggeling, Karl Eduard Crosse, Planning Neue Stadt Wulfen, „Architektur Wettbewerke”, 1965, S. 72.*

развития густонаселенных районов провинции ориентируются на новые города, отделенные от основной агломерации (долина Нижней Сены, новые города к востоку от Лиона).

НОВЫЕ ГОРОДА КАК ПРОДОЛЖЕНИЕ БОЛЬШИХ АГЛОМЕРАЦИЙ

Стремление британских градостроителей сохранить свободное от застройки пространство в виде лесопаркового пояса между старой агломерацией и новыми городами не встречается, однако, единодушной поддержки. Градостроительная школа Стокгольма, столь же авторитетная, как и лондонская, с принятием плана 1952 года предпочитает, напротив, осуществлять комплексные градостроительные мероприятия вдоль радиальных линий, обслуживаемых общественным транспортом. Аналогичного принципа избранных направлений развития города придерживались авторы так называемого «плана пальцев» для Копенгагена. Финские градостроители применяют в Хельсинки схему (1960), весьма сходную с той, что осуществляется в Стокгольме.

За пределами Скандинавии подобными концепциями руководствовались вплоть до настоящего времени голландские градостроители. В Амстердаме окруженные садами и парками новые кварталы на западе, на юге, на севере, а теперь и на юго-западе города задуманы как продолжение старой агломерации; при этом застройку последних намечают согласовать с сетью метрополитена, по своим характеристикам аналогичного стокгольмскому. В Роттердаме новые кварталы (Пендрехт, Хоохфлит и др.) строятся по тем же принципам. С ними же мы встречались и в ФРГ, в городе Зеннштадте, с населением 20 000 жителей, который был построен в 1954 году в Северном Рейне-Вестфалии с целью обеспечить жильем избыточное население Билефельда, а также в Нордвестштадте, построенном близ Франкфурта.

Подобное решение оказывается, по существу, единственно возможным в тех случаях, когда строительство ведется в ограниченных масштабах и не может обеспечить достаточный уровень и достаточный баланс занятости населения: понятие городского единства, отвергнутое в Великобритании, приобретает здесь первостепенную важность.

Непрерывность застройки соблюдается также в планах новых городов Парижского района, предусмотренных генеральным планом 1965 года. В пользу этого можно привести два соображения: прежде всего и главным образом тот факт, что единство района, в частно-

сти рынка труда, есть главное условие, которое весьма желательно сохранить; с другой стороны, стремление предотвратить удлинение маятниковых миграций, которые, как показывает тот же британский опыт, играют в жизни населения немаловажную роль.

И наконец, в строительстве американских новых городов — так называемых новых общин (New Communities) — пока еще не обозначился какой-либо градостроительный принцип: обычно они размещаются там, где имеются свободные участки территории, но как можно ближе к крупным агломерациям.

II. РАЗМЕРЫ НОВЫХ ГОРОДОВ

Нам уже приходилось подчеркивать, что местоположение новых городов и их размеры взаимосвязаны.

Из предварительных вопросов, которые приходится решать, выбор величины города — второй по важности. В этом отношении условия в разных странах могут сильно различаться:

размеры новых столичных городов не могут быть установлены *a priori*, поскольку в случае успеха самого начинания функции их быстро расширяются, что хорошо видно на примере Вашингтона (менее чем за 30 лет предвидится его увеличение вдвое); если же и ставится какая-то предварительная задача (500 000 населения для города Бразилиа), то речь идет лишь об известном этапе;

численность населения городов, размещение которых должно стимулировать промышленное развитие сельских или малонаселенных районов, зависит от производственной мощности вновь созданных предприятий и изменяется вместе с эволюцией этого показателя, а также по мере создания возможных дополнительных сфер приложения труда (Нова-Гута, Дунауйварош и др.).

Величина новых городов, призванных сдерживать рост крупных агломераций, зависит от размера существующей агломерации, темпов ее роста, доли прироста, поглощаемой новыми городами, числа новых городов.

Отсюда следует, что при равенстве всех прочих условий новые города могут быть крупнее в больших городских районах (Лондон, Париж и т. п.); в быстрорастущих районах (Париж, Милан, Стокгольм и т. д.); там, где целенаправленное градостроительство имеет прочные основы (Стокгольм, Амстердам и т. д.) и осуществляется в пределах ограниченного числа мероприятий (принцип

предварительного плана 1961 года для Копенгагенского района). Но действие этих четырех факторов предполагает большое разнообразие реальных условий. В Великобритании план Аберкромби строился на гипотезе стабилизации населения Лондонского района. Исходя из этого новые города предназначали всего лишь для принятия некоторой части избыточного населения, живущего в условиях уплотненного лондонского ядра. Считалось возможным решить эту задачу, построив ограниченное число (8) новых городов довольно скромных размеров (от 20 000 до 60 000 жителей, по данным доклада Комиссии Рейта, 1946 год). В Амстердамском районе, напротив, несмотря на меньший — примерно в десять раз — масштаб наиболее крупных агломераций (Амстердам, Роттердам, Гаага), предпочитают развивать города в одном избранном направлении: к югу в Роттердаме (Хоохфлит и дальше Пендрехт), к западу, затем к югу и, наконец, к юго-западу — в Амстердаме, что позволит осуществить значительные мероприятия (135 000 жителей в западной части Амстердама; планируемые 110 000 в его юго-западной части; 200 000 в Кипелле — северо-восточном пригороде Роттердама).

В Стокгольме решение, предусматриваемое планом 1952 года, основано на принципе малых городских единиц (от 10 000 до 20 000 жителей в каждой), связанных наподобие ожерелья вокруг станций отдельных линий метро. Совокупность этих единиц, привязанных к одной линии метро, составит новый город с населением не более 50 000, который будет иметь свой центр, расположенный на территории одной из его единиц (Веллингбю, Фарста, Скерхольмен).

При всем различии выбираемых решений представляется, что в большинстве европейских стран существует тенденция к увеличению масштабов комплексных градостроительных мероприятий.

Мы всегда констатировали, что на первом этапе невозможно обеспечить удовлетворительный баланс и достаточное разнообразие мест приложения труда даже там, где, как в Великобритании, известное количественное равновесие уже достигнуто. Некоторые виды деятельности, в частности учреждения, не удаётся быстро внедрить в малые или средние новые города, поскольку там ограничен выбор предложения рабочей силы и сами учреждения не могут рассчитывать на услуги, необходимые для их нормальной работы; нет непосредственного доступа к источникам информации, связи с деловым и интеллектуальным миром. Кроме того, у вновь созданных

центров коммерческая функция представляется гипертрофированной в ущерб другим — управлению, культурному обслуживанию, организации досуга и т. п. Различные исследования, подкрепляющие эту простую констатацию итогов развития первых новых городов, показали, что для обеспечения деятельности некоторых учреждений социально-бытового обслуживания население города должно быть относительно большим. Таким образом, достаточно большой масштаб города представляется неперенным условием успеха в создании многофункционального городского центра, а следовательно, и в налаживании эффективной городской жизни.

Такой ход мыслей привел датских градостроителей (авторов предварительного плана 1961 года) к предложению сосредоточить рост столицы в городских секциях (само это выражение указывает на невозможность рассматривать их как новые города, независимые от столицы) с населением по 250 000 жителей. Создание каждой из них (не одновременное, но поочередное) потребует около десяти лет. В это же самое время шведские градостроители, разрабатывая план развития Стокгольма (первое издание 1958 год, второе — 1967 год), предложили концепцию нового поколения новых городских кварталов, которые должны быть построены вокруг вокзалов пригородной сети железных дорог, рассчитанных на скоростные поезда и способных обслуживать 40 000—50 000 жителей. Эти кварталы будут расположены таким образом, что составят настоящие новые города, каждый с населением около 200 000 и со своим крупным городским центром. Хейкки Ван Херцен, автор города-сада Тапиолы (17 000 жителей), предлагает создать в Хельсинки цепь новых городов вдоль побережья, каждый с населением около 100 000 жителей. Тапиола может стать ядром первого из таких городов. В Нидерландах население ныне строящихся новых городов (Лелейстад — в центре зоны польдеров) или же проектируемых (новый город к северо-западу от Амстердама, города Спейкениссе и Хеллефутслейс к югу и юго-западу от Роттердама) будет достигать 100 000 жителей. Теоретический проект Этареи (Чехословакия) предусматривает численность населения 135 000. Даже в Великобритании новые региональные исследования, проведенные на юго-востоке Англии (1964—1967 гг.), подтверждают идею «максимального развития» средних городов (50 000—100 000 жителей), население которых в среднем удвоится (Ипсвич, Нортгемптон, Питерборо и др.), и создание новых городов с населением

около 250 000 (Милтон-Кейнс) и более (новый город между Портсмутом и Саутгемптоном).

Любопытно, что эта тенденция не есть результат резкого изменения градостроительных представлений, она определилась в результате их долгой эволюции. В Великобритании цифры планируемой численности населения новых городов постоянно росли: если, согласно рекомендациям Комиссии Рейта, она не должна была превышать 60 000, в наши дни допускаются более высокие нормы, а для Харлоу, Стивениджа и Базилдона они доведены до 120 000. В Швеции размер жилых единств, построенных вокруг станций метро, а следовательно, и размер городских центров, предназначенных для обслуживания комплексов таких единств, также постепенно вырос с 10 000 до 25 000 жителей.

Во Франции опыт строительства крупных жилых комплексов и реконструкции зон, подлежащих первоочередной урбанизации (ZUP), породил ныне тенденцию к планированию новых городов большего размера как в Парижском районе (генеральный план 1965 года), так и в провинции (генеральный план развития долины Нижней Сены; генеральные планы, разрабатываемые комиссиями по развитию провинциальных метрополий). Что касается Парижского района, то существует мнение, что новые городские центры, которые составят его ядро, должны быть рассчитаны на обслуживание по меньшей мере 500 человек населения.

III. ЗОНИРОВАНИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ ЖИЛОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Новые английские города, появившиеся в итоге длительного развития идеи, выдвинутой Э. Говардом, в течение последних двух десятилетий служили моделью для большинства градостроительных программ даже там, где принятые решения представляются весьма отличными от прообраза, как, например, в Швеции или в Венгрии.

Новые британские города тяготели к типу города-сада. Их устройство основывалось на двух принципах:

строгое зонирование, обеспечивающее четкое разделение жилых, промышленных (расположенных по окраинам) и центральной деловой зоны (где расположены коммерческие и социально-бытовые учреждения и некоторые другие виды общественной деятельности);

объединение жилых групп в смежные жилые единства по 5000—10 000 жителей в каждом, располагающие собственным социально-бытовым обслуживанием и центром второго степенного значения и отделенные одно от другого и от других зон обширными зелеными полосами.

Понятие смежных жилых единств или комплексов встречается в разных вариантах почти во всех планах новых городов Европы. В Стокгольме так обозначают кварталы, выстроенные вокруг станций метро и разделенные в свою очередь на секторы системой основных транспортных артерий. Город-сад Тапиола делится на три жилых единства (каждое с населением несколько более 5000), имеющих свой вспомогательный коммерческий центр и собственные учреждения (школы и т. п.). Даже новые кварталы Амстердама, которые производят на посетителя впечатление удивительной цельности и непрерывности, разделены тем не менее на смежные жилые единства (в среднем по 20 000 жителей), которые либо обозначены системой транспортных магистралей (Амстердам-Западный), либо, как в Стокгольме, построены вокруг станций метро (Амстердам-Юго-западный). В Венгрии понятие жилого единства обычно относится к зоне, обслуживаемой одной начальной школой (5000 жителей), а иногда и к большим по размерам зонам (до 10 000 жителей, как в Тисапалконе или в Дунауйвароше). В Польше градостроители предпочитают кварталы больших размеров, в среднем по 20 000 жителей (Нова-Гута, Нова-Тыхы).

В Соединенных Штатах поиски жизнеспособной городской единицы привели градостроителей к идее так называемых «деревень» (villages), весьма близкой к концепции жилого единства традиционного города-сада.

Случай, когда это понятие отвергается, крайне малочисленны. Наиболее характерные примеры этого — неосуществленный проект города Хука в Англии и город Камбернолд в Шотландии. В последнем случае градостроитель Х. Вилсон, приняв принципы застройки, ошибочно выбранные в свое время для Хука, предусмотрел жилую зону удлиненной формы, рассчитанную первоначально на 50 000 жителей. Но когда проектная численность населения была доведена до 70 000, в первоначальный план пришлось ввести ставшие уже классическими жилые единства. План города Лелейстада, разработанный Ван Эстереном, основывается на городской сетке, в которой стандартные звенья транспортной схемы делят город на кварталы. В Альбертслунде каж-

дый квартал состоит из сборных жилых строений с применением готовых конструкций определенного типа и переход от одного типа к другому отмечает границу между кварталами.

В последние десятилетия принцип почти абсолютного зонирования выдерживался едва ли не повсюду. Это стало всеобщим увлечением, которое возникло как реакция на хаотичную застройку XIX и начала XX века. Принцип зонирования выходит далеко за пределы строительства новых городов, но в данном случае, поскольку он диктует необходимость целенаправленных и комплексных градостроительных мероприятий, для его успеха складываются особенно благоприятные возможности. В новых городах Великобритании размещение зон промышленного производства (с возможным включением отдельных служб) предусматривалось генеральными планами на окраинах города, в местности, благоприятной с точки зрения наличия транспорта и режима ветров (проблема дыма). Новые градостроительные программы в Швеции редко касаются промышленного производства, но когда этот вопрос встает, то промышленные объекты предпочитают размещать в специализированных зонах (Юханнелунд близ Веллингбю). Подобно этому, в Тапиоле промышленная зона должна быть размещена между двумя смежными жилыми комплексами и отделена от последних лесистыми участками. Мелкие производства или ремесленные мастерские всегда могут быть вплетены в городскую ткань, например, в виде малых зон служебных производств. В странах Восточной Европы противопоставление жилых и производственных зон иногда доводится до того, что принимает символический, если не сказать монументальный, характер, например входные ворота металлургических комбинатов «Новая Гута» (Польша), Дунауйвароша, заводские трубы Тисапалкони (Венгрия). Вместе с тем защитные зеленые полосы всегда отделяют промышленные комплексы от жилых зон, ослабляя тем самым вредные последствия загрязнения атмосферы. Другой важнейший элемент зонирования — городской центр. Против такого принципа в наши дни возникают возражения (идеи Виктора Груэна, например). Однако трудно себе представить, каким образом эти новые веяния могли бы перейти из теории в практику. Подробное обследование промышленных комплексов показывает, что лишь немногие из них могут быть введены в плоть города. Что же касается различного рода учреждений, редко встречающихся в новых городах, то им

свойственна тенденция располагаться в центре (новые города Великобритании, Фарста, Тапиола), либо в специализированных зонах (Рокста близ Веллингбю в Швеции, Слотермеер в Амстердаме-Западном). Когда речь идет о наложении одна на другую различных категорий мест приложения труда, характерном для городских центров, то, если оно действительно имеет место, все равно приходится констатировать, что периферические центры, создаваемые в Соединенных Штатах, отнюдь не решают проблемы так, как этого хотел бы Груэн. Этой цели больше отвечают опять-таки новые скандинавские центры (Фарста, Скерхольмен, Тапиола).

Напротив, различия между новыми городами возрастают, если сравнить их с точки зрения соотношения индивидуальных и коллективных жилых строений. В новых городах Великобритании первые явно преобладают (80 % жилого фонда, и эта цифра все увеличивается). То же самое наблюдается в Соединенных Штатах и в датском городе Альбертслунде (80 %). Вторые преобладают в новых городах Швеции (85 %), в Тапиоле (80 %), в новых кварталах Нидерландов (около 80 %) и в новых городах Восточной Европы. Любопытно отметить, что, несмотря на эти различия, характер зонирования нередко весьма сходный.

IV. ЗНАЧЕНИЕ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА

Важная роль, отводимая главному центру, — одна из характерных особенностей новых городов. Центр города есть вершина иерархической организации, состоящей чаще всего из трех уровней. Средний уровень составляют центры смежных единств и кварталов. В Харлоу (к северу от Лондона) центр квартала обслуживает около 20 000 жителей. В нем расположено 20—30 магазинов и некоторые учреждения общественного назначения, в то время как каждое жилое единство (5000 жителей) имеет всего лишь несколько самых необходимых магазинов. Нередко вспомогательным центрам в той же Великобритании отводится совсем незначительная роль. В Камбернолде была отвергнута сама идея таких центров; в кварталах лишь несколько торговых заведений. В пригородах Стокгольма вторичные центры размещены посредине жилых единств, вблизи станций метро. Они состоят из нескольких магазинов, начальной школы, некоторых учреждений социально-бытового обслуживания и т. п., но не соперничают с главными центрами.

Повсюду ставится задача создания многофункционального центра. Однако следует признать, что решается она лишь частично.

Правда, в центрах новых городов Великобритании, в крупнейших центрах стокгольмских пригородов и даже в центре Тапиолы удалось сосредоточить не только магазины, но и учреждения бытового обслуживания, службы управления, несколько учебных заведений, несколько контор, места отправления культа, учреждения культуры и места досуга (место собраний, кинотеатр, площадка для игры в шары и т. п.). Однако, несмотря на все это, коммерческая функция, стимулируемая самим местоположением центра, остается преобладающей, и часы наибольшего оживления совпадают там со временем работы магазинов.

Мы видели, что это обстоятельство сыграло главную роль в решении британских, скандинавских, а теперь и французских градостроителей перейти к проектированию новых городов большего размера, с тем чтобы их центры также могли быть увеличены и стали бы действительными центрами городской жизни.

При зонировании не следует чересчур категорически предопределять назначение центра, его учреждений и служб. И действительно, центры существующих новых городов обеспечивают лишь частичное решение проблемы, а если посмотреть на старые города с их центрами, то там решить ее вовсе невозможно. При проектировании новых французских городов совершенно необходимо будет обеспечить максимальную гибкость их структуры, то есть предусмотреть возможность известных отклонений от первоначальных проектов, исправления последних с учетом опыта, приобретенного в ходе строительства, предвидеть всякого рода случайности и т. п. Но даже если этот принцип будет принят, остается неясным, каким образом обеспечить такую гибкость на практике по мере осуществления проекта.

V. ПРОБЛЕМА СОЗДАНИЯ МЕСТ ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА

Во всех странах при строительстве новых городов ставится задача, насколько это возможно, обеспечить занятость населения. Но этот общий принцип в конкретных случаях предполагает разные решения. В городах, построенных за пределами урбанизованных районов с целью стимулировать промышленное развитие края, всегда имеются места при-

ложения труда в количестве, достаточном для жителей. Здесь встает проблема как раз противоположного свойства: так, в новых польских и венгерских городах именно строительство жилья должно поспевать за темпами роста промышленности. Поначалу строятся рабочие городки, многие рабочие живут в соседних селах. Даже спустя 10—12 лет часть занятого в городах населения все еще живет в близлежащих сельских зонах, и в населении города наблюдается диспропорция из-за большого числа холостяков.

В Великобритании равновесие между занятостью и численностью активного населения рассматривается как один из основных принципов. Его практическое осуществление достигается путем согласования мест приложения труда в городе с предоставлением работнику жилья: чтобы получить его, нужно доказать, что работаешь в новом городе; однако, если житель города меняет место работы, жилье может за ним сохраняться. Из этого следует, что полностью устранить маятниковые миграции не удастся, особенно когда второе поколение жителей достигает возраста трудовой активности. В Харлоу 20% активного населения работает за пределами города, хотя между занятостью и активным населением существует известное количественное равновесие.

До сих пор стремились лишь обеспечить максимум занятости на месте без попыток решить задачу устойчивого равновесия. Так было в Альбертслунде (Дания), в Тапиоле (Финляндия), в новых кварталах пригородов Стокгольма, в американских новых общинах. Здесь проблема приобретает совсем другие аспекты, нежели в Великобритании. Иной масштаб скандинавских и нидерландских агломераций (примерно вдесятеро меньше Лондона) ослабляет излишнюю концентрацию мест приложения труда, расстояния между новыми городами и центром агломерации не столь велики; небольшие размеры новых городов делают их менее привлекательными для промышленности. В некоторых случаях, например в Стокгольме, выбирается твердое решение сосредоточить активность населения в центре города. Но как бы там ни было, количественное равновесие между населением и его занятостью далеко не достигнуто. В новых городах Скандинавии (Веллингбю, Тапиола) в среднем на двух трудоспособных жителей приходится одно рабочее место. Но если учитывать рабочие места, занятые иногородними, то получится, что лишь один из трех жителей новых кварталов работает там, где живет.

Наряду с количественным равновесием встает проблема рода занятий. Последние должны быть максимально разнообразными для того, чтобы обеспечить профессиональный баланс населения и одновременно позволить всем жителям, особенно молодым людям, достигшим возраста трудовой активности, найти работу на месте. В этом отношении даже новые города Великобритании следует считать неудавшимися: две трети рабочих мест, даже в городах вокруг Лондона, относятся к промышленному производству. Отсюда неполноценность социальной структуры населения (мало занятых в управленческом аппарате и одновременно слабо представлены малообеспеченные слои населения) и трудности в поступлении на службу для молодых людей, желающих работать в учреждениях. Особенно это касается девушек.

Стремление обеспечить разнообразие занятий сыграло важную роль в возникновении новейшей тенденции к росту новых городов. И в самом деле, число учреждений и предприятий в этом случае возрастает, что предоставит более широкий выбор лицам, ищущим работу; с другой стороны, центральные учреждения (в частности, деловые и административные) с большей охотой станут размещаться в таких городах, поскольку найдут там большой выбор служб, другие родственные им учреждения, а также имеющие притягательную силу общественные заведения (университеты, культурные учреждения и т. п.).

Вместе с тем здесь еще много неясных моментов: какие, например, виды занятий привьются в новых городах Парижского района, вокруг Лиона или в провинции? Нынешние номенклатуры профессий, в которых нет упоминания ни о желательном типе размещения, ни о функциях работников, не облегчают поисков ответа на этот вопрос. В значительной мере он будет решаться эмпирически, на основе наблюдений над первыми новыми городами большого размера.

VI. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ

Различие методов административного руководства в новых городах еще весьма велико. Специальное законодательство, предусматривающее строительство новых городов, действует только в Великобритании. Закон о новых городах был принят в благоприятных условиях послевоенной конъюнктуры (1946 год). Корпорации развития, основанные в каждом новом городе, оказались чрезвычай-

но эффективными органами. С одной стороны, они обеспечивали единство замысла: планировка, осуществление и ведение городского хозяйства (впрочем, Кроули и Хемел-Хемпстид, будучи построенными, перешли затем под управление специальной организации — Комиссии новых городов); кроме того, после некоторых начальных затруднений с местными муниципалитетами они содействовали получению финансовой помощи со стороны государства, которой другие муниципалитеты не пользуются.

При всем разнообразии методов управления ни один из них не выходит за пределы принятых установлений. В Амстердаме, Роттердаме, Стокгольме город сам строит новые жилые комплексы на заблаговременно приобретенных им участках. Но такое решение возможно лишь в том случае, если территория города имеет большую протяженность. Когда же она полностью застроена — а в наши дни чаще всего так и бывает, — город вынужден идти на полюбовную сделку с пригородными общинами, чтобы приобрести у них участки под застройку. Руководство этих общин фактически выполняет роль официальных властей, санкционирующих градостроительные программы. В Дании небольшая община Хестедерне ведет строительство нового города Альбертслунда. То же в Германии (Западной): именно муниципальные власти построили четыре крупных новых города: Зальцгиттер, Марль, Вольфсбург и Кауфбейрен (в строительстве Вольфсбурга принимала участие фирма «Фольксваген»). Строительство поручается строительным компаниям, которые часто не являются коммерческими обществами (кооперативные общества в Альбертслунде, муниципальные общества в Стокгольме и др.).

Строительство города-сада Тапиолы осуществляла частная ассоциация, не преследующая коммерческих целей, — Фонд жилищного строительства.

Во многих странах строительством новых городов занимаются частные компании. Прежде всего это относится к Соединенным Штатам, а также частично и к Западной Германии (строительство Зеннштадта, продолжения Билефельда).

В странах Восточной Европы, напротив, задачу строительства новых городов берет на себя непосредственно государство при возможном участии отдельных крупных учреждений, руководящих теми отраслями промышленности, ради которых создается город.

Разнообразие систем управления сказывается и на выборе методов финансирования.

Лишь в Великобритании по закону 1946 года была введена практика частного финансирования. Она позволяет корпорациям развития получать в кредит необходимые суммы на строительство новых городов из умеренного процента (в среднем — 5%) и на длительный срок (60 лет) с возможностью отсрочки погашения, облегчающей начальный период строительства. Этот весьма выгодный способ финансирования позволил корпорациям развития через какие-нибудь пятнадцать лет превратиться в доходные предприятия. Строительство общественных заведений нового города финансируют предприятия (в виде платы за аренду территорий и участков, вносимой в фонд корпорацией развития), что позволяет установить весьма умеренную плату за жилье.

В других случаях для финансирования новых городов используются традиционные

методы. Если в Швеции и Нидерландах участие города, выступающего в качестве подрядчика при строительстве новых кварталов, не слишком затрудняет координацию при возведении жилищ и зданий общественного назначения, то иначе обстоит дело в Дании или в Финляндии. В этой последней особенно сложным был вопрос о финансировании строительства общественных заведений Фондом жилого строительства почти без какой бы то ни было помощи со стороны сельского муниципалитета, на территории которого расположен город-сад.

Приведенных примеров достаточно, чтобы показать важность создания системы управления и методов финансирования, специально предназначенных для французских новых городов. В этом смысле особое законодательство явится лучшим средством эффективного их осуществления.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

VII. ОПЫТ ТИПОЛОГИИ НОВЫХ ГОРОДОВ

Используя анализ некоторых характерных особенностей иностранных новых городов, можно наметить типологию новых городов, что способствовало бы выяснению смысла этого термина.

Первую категорию составляют города, возведенные за пределами урбанизованных районов по соображениям экономического развития: либо как результат наличия сырья, либо с целью индустриализации сельской зоны.

Ко второй категории относятся новые города, предназначенные для создания полного жизненного уклада с функциями жилья, работы, обучения, досуга, торговли и т. п. В эту категорию входят новые города Великобритании, проектируемые французские, а также нидерландские новые города (Лелейстад,

Хеллефутслейс и др.) или городские секции Копенгагена. Но эта группа очень разнородна. В Великобритании она включает в себя одновременно и первые новые города, которые были задуманы как вполне самостоятельные агломерации, но не смогли стать таковыми, и новые города, рассчитанные на несколько сотен тысяч человек населения (Милтон-Кейнс или Саут-Хемпшир), на расстоянии 100 километров и более от Лондона. Максимальный размер средних городов Англии до конца века может достигнуть 100 000—200 000 жителей. И наоборот, новые города, планируемые в Парижском районе как непосредственное продолжение агломерации, достигнут больших размеров (порядка 300 000—500 000 жителей и, сверх того, — население зон, находящихся в сфере влияния новых центров). Обеспечивая

максимально широкий выбор мест приложения труда и учреждений социально-бытового обслуживания, они, однако, не тяготеют к автономии, но задуманы как часть городского региона, единство которого будет упрочено при одновременном смягчении нынешнего моноцентризма. Подобная концепция прослеживается в идее городских секций Стокгольма.

К третьей категории относятся новые кварталы, задуманные как продолжение самого города или как его спутники. Этот принцип не был отвергнут в Стокгольме, где никто не стремится к тому, чтобы новые города, построенные вдоль линий метро, могли стать самостоятельными единицами. Аналогичной концепцией в течение 20 лет руководствовались нидерландские градостроители, пока недостаток территории для застройки не вынуж-

дил их перейти к планированию настоящих новых городов на большем удалении от города-метрополии и отнесенных к внешнему краю конурбации Рандстад-Холланда. Тапиола (Финляндия), Альбертслунд (Дания), Зеннштадт и Нордвестштадт (Германия), а также новые американские города — все они относятся к той категории городов, к которым больше подходит термин «города-сады», нежели «новые города». По-видимому, в эту же категорию входят некоторые из французских «зон, подлежащих первоочередной урбанизации» (Ле-Мирай, Кан-Эрувиль).

И наконец, напомним о крупных градостроительных операциях в пределах существующих агломераций, типичным примером которых являются французские «большие жилые комплексы». Их никак нельзя назвать новыми городами: это, скорее, города-спутники.

ФРАНЦУЗСКАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА НОВЫХ ГОРОДОВ

Рассмотрев примеры иностранного опыта, мы едва ли можем говорить о французских новых городах. Путаница понятий, которая часто стоит за этим термином, нигде не проявляется с такой очевидностью, как во Франции. Что означает этот термин? Возведение крупных жилых массивов на окраинах больших городов — то, что называют «большими комплексами»? Или же речь идет о более редком у нас явлении: о градостроительных мероприятиях, имеющих целью облегчить создание нового промышленного комплекса в сельской зоне (Мурэнкс)? Или это города, которые, согласно генеральному плану реконструкции и развития Парижского района, предполагается разместить вокруг новых городских центров?

Или это, наконец, те крайне разнообразные по характеру и по духу новые градостроительные мероприятия, которые намерены предложить проектно-планировочные организации ареалов метрополии в качестве средства решения проблемы роста больших провинциальных агломераций?

Мы намерены рассмотреть здесь скудный французский опыт (большие комплексы и зоны первоочередной урбанизации), а затем показать нынешнее состояние работ как в Парижском районе, так и в провинции, чтобы позволить читателю самому судить о положении вещей.

I. ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ПРОГРАММЫ. БОЛЬШИЕ ЖИЛЫЕ КОМПЛЕКСЫ

Множество книг, докладов, статей посвящено большим комплексам. Не имея возможности детально исследовать здесь эту проблему, мы напомним лишь ее принципиальные особенности.

БОЛЬШИЕ ЖИЛЫЕ КОМПЛЕКСЫ В ПРИГОРОДАХ

Послевоенный экономический кризис, политика ограничения платы за жилье и, как следствие этого, почти полное прекращение жилищного строительства — все это в условиях подъема рождаемости и продолжавшегося оттока населения из сельской местности в города породило сразу же после освобождения очень серьезный жилищный кризис, последствия которого ощущаются до настоящего времени. Реакция властей выразилась в том, что старались быстрее построить как можно большее число жилищ, не проявляя должной заботы о правильном выборе их местоположения, об улучшении их качества, о финансировании необходимых учреждений социально-бытового обслуживания.

Определение понятия «большой комплекс» не существует. Этим термином обозначают, как правило, градостроительные мероприятия большого масштаба, когда возводится сразу по меньшей мере 500 жилищ, причем норма эта вполне условна. Инициаторами строительства могут быть самые разные органы. В большинстве случаев это общественные или полуофициальные ассоциации, такие, как Центральное общество недвижимого имущества депозитной кассы (S.C.I.C), Центральное межпрофсоюзное управление по вопросам жилищного строительства (O. C. P.), муниципальные общества Жилые дома с умеренной квартирной платой (H.L.M.), кооперативная ассоциация «Батикооп» и т. п. Иногда это частные компании, как, например, те же H.L.M., или инициативные общества, как S. A. G. I. («Акционерное общество по управлению недвижимым имуществом»).

Способы финансирования различны и зависят от действующих законов и инструкций. Как правило, помощь государства бывает значительной: жилые дома с низкой и уме-

ренной квартирной платой составляют большую часть жилищного фонда, и почти все они (95 %, по данным переписи 1962 года) заселены жителями, для которых и предназначались.

В течение многих лет не было издано каких-либо специальных законов, которые бы касались больших комплексов, и последние подпадают под действие существующего законодательства, в первую очередь закона от 1943 года. Инструкции и декреты 1958 года предусматривают выделение зон первоочередной урбанизации (Z.U.P.). Периметр этих зон определяется особым постановлением министра. Цель их создания заключается в том, чтобы избежать разрозненности в застройке территорий, плохо оборудованных в отношении инфраструктуры, и обеспечить инженерное оборудование местности параллельно со строительством жилищ. Каждая из таких зон должна включать в себя не менее 500 жилищ и соответствующие учреждения социально-бытового обслуживания. Эти зоны могут также иметь и свои места приложения труда. Национальный фонд планировки сельских мест и градостроительства (F.N.A.F.U.) может предоставлять авансы на льготных условиях общественным учреждениям или концессионерам, ответственным за урбанизацию этих зон. Кроме того, эти органы могут пользоваться государственными дотациями. Тем общественным учреждениям, которые могут впоследствии уступить свои права государственным органам, предоставляется преимущество перед другими соискателями сроком на 4 года с возможным продлением еще на 2 года. Это законодательство должно получить широкую сферу действия: за три года было намечено около сотни зон первоочередной урбанизации, из них 12 — в Парижском районе (самые значительные из них — в Ольнэ-Севран, Витри и в Масси-Антони — примут от 30 000 до 60 000 жителей).

В ноябре 1964 года Национальный институт демографических исследований (I. N. E. D.) определил¹, что существует 200 больших комплексов (из них 95 в Парижском районе и 105 в провинции), включающих более 1000 жилищ каждый. Всего они объединяют 365 000 жилищ (197 000 в Парижском районе и 168 300 в провинции). Развивались они быстро: более 60 000 жилищ в год. Поэтому нынешнее число таких жилищ можно оценить в 500 000, а население в 2 000 000 человек, из которых более половины приходится на Парижский район. Таким образом, один че-

ловек из каждых десяти живет в одном из больших комплексов.

Характеристики этого рода жилищ достаточно известны, чтобы можно было ограничиться здесь лишь кратким их перечислением. Размер квартир больше (около 3,3 комнаты) средней французской нормы (3,09 комнаты), не говоря уже о средней норме квартир, сдаваемых внаем (2,67 комнаты), но сами комнаты часто малогабаритные. Относительно высокое среднее число комнат в квартирах есть скорее результат незначительной доли малых квартир, нежели преобладания больших. Несмотря на их относительно большой размер, эти квартиры часто перенаселены: в 1964 году на каждую из них приходилось в среднем 4,1 жителя (1,25 на комнату) против 3,12 общезаконодательской нормы (1,01 человека на комнату). Уровень удобств в таких квартирах в целом удовлетворительный: все они снабжены туалетом и ванными либо душевыми помещениями, 82 % имеют центральное отопление, в то время как лифтом обеспечены лишь дома в 5 этажей и выше.

Жители больших комплексов — это молодое население, состоящее в основном из юных супружеских пар и из многосемейных. Три четверти глав семей в возрасте между 25 и 45 годами (37 % всех французских семей). В среднем у супружеских пар на 0,5 ребенка больше, чем у их сверстников по стране в целом. С точки зрения социальной самая поразительная особенность этих семей — малое количество лиц несамодеятельных и самодеятельных, не занятых в сфере наемного труда (всего 9 % глав семей против 50 % для средней французской семьи). Что касается лиц наемного труда, то их социальная и профессиональная принадлежность близка к средним показателям, характерным для городского населения. Их доход на 40 % выше среднего по стране, но если учесть размер семьи, то разрыв сократится до 20 %. Эти данные отражают прежде всего отсутствие семей, не занятых в сфере производства или обслуживания. Уровень жизни семей, проживающих в больших комплексах, представляется, таким образом, вполне сопоставимым с аналогичными показателями прочих семей одинакового с ними размера и возраста. Вопреки довольно широко распространенному мнению жилищная мобильность этих семей (7 % в год) того же порядка, что и всего городского населения. Словом, население больших комплексов по основным показателям вполне сопоставимо с общей массой населения, имеющего новое жилье, хотя его доходы ниже на 20—25 %, а жилье, которое оно оплачивает,

¹ *Paul Clerc, Grands ensembles, Banlieues nouvelles, I.N.E.D., Travaux et documents, Cahiers № 49, Paris, Presses Universitaires de France, 1967, 471 p.*

занимает промежуточное положение между старыми жилищами и новыми квартирами частного сектора.

Большие комплексы часто критиковали за их однообразие, примитивную архитектуру, за недостаток учреждений социально-бытового и коммерческого назначения и нужного количества мест приложения труда. Именно в этих недостатках видели причину отсутствия полноценной городской жизни и как следствие этого — распространения всякого рода общественных пороков (проституции, детской и юношеской преступности и т. п.). Для обозначения этого явления придумали даже особый термин — «сарселит» — по названию самого известного из больших комплексов Парижского района. Если многие из этих критических высказываний и были справедливыми, даже несмотря на стремление инициаторов строительства зон устранить указанные недостатки, улучшив социально-бытовое обслуживание и повысив уровень занятости населения (в том же Сарселе созданы зоны промышленного производства и конторских учреждений), то все же многие забывали о неизбежном характере отмеченных диспропорций. Организация свободного времени молодого, состоящего из больших семей и работающего вдали от жилья населения сопряжена с особыми трудностями.

Как бы ни критиковались большие комплексы, сами их жители судят их менее строго, чем сторонние наблюдатели. По данным обследования Национального института демографических исследований, три четверти семей, высказывавшихся по этому вопросу, считают, что преимущества больших комплексов, в которых они живут, важнее, чем неудобства. Хотя 37 % высказавших свое мнение отвергли идею больших комплексов, 63 % поддержали ее.

Подавляющее большинство опрошенных (девять из каждых десяти) довольны своими квартирами, они считают, что их жилищные условия улучшились. Во всяком случае, «большие комплексы» выполнили свое первоначальное назначение — способствовали ослаблению жилищного кризиса. Их главная слабость связана не с проблемой жилья, как такового, а с задачей создания эффективной градостроительной единицы, которую пытались решить в течение двух последних десятилетий. Недостаток свободной территории, плотная застройка земельных участков, примыкающих к вокзалам, ограниченный периметр агломерации (в особенности в Парижском районе, где по плану, принятому в 1960 году, агломерация сжимала настоящим «же-

лезным ошейником», что вызывало случаи застройки за пределами установленных границ, в обход существующих правил) — все это вынудило инициаторов больших комплексов размещать их на участках с плохим железнодорожным сообщением. Это, кроме всего прочего, вело к быстрому сокращению свободных от застройки пространств, и без того редких в городской ткани пригородов. Весьма показательна в этом отношении карта больших комплексов парижских пригородов: они концентрируются на расстоянии примерно 10 километров от парижских застав, тяготея в основном к северной и юго-западной окраинам города, избегая больших зон с застройкой дачного типа (восток, долина реки Орж), где мало свободной территории, а также западной жилой окраины, где высоки цены на землю. Подобное размещение привело к тому, что практику, принятую в 1960 году, стали повсеместно связывать с другими попытками преодолеть нехватку в пригородах учреждений социально-бытового обслуживания. Масштаб большинства построенных жилых массивов недостаточен для того, чтобы оправдать строительство большого числа таких учреждений, финансирования которых застройщики стараются по возможности избежать. Важно, чтобы в тех случаях, когда старые пригороды лишены этих учреждений, резервировались бы участки для их строительства в будущем.

Недостатки, вытекающие из этой концепции жилого строительства, в которой насущные интересы дня преобладают над перспективными градостроительными задачами, были хорошо выявлены анкетой Центра промышленных исследований и освоения территорий, проведенной в четырех жилых массивах Парижского района, принадлежащих Центральному обществу недвижимого имущества депозитной кассы (Сарсель, Де-Сорбье в Шевийи-Ларб, Ле-Планет в Мезон-Альфоре и Во-Жермен в Шатнэ-Малабри). Авторам этого обследования удалось связать запросы и пожелания жителей в том виде, как они были выявлены, с градостроительными соображениями:

необходимость связи с Парижем с учетом как маятниковых миграций, так и поездок с целью покупок и проведения досуга. Роль промежуточных пригородных центров признана всеми ограниченной;

необходимость включения районов новой застройки в окружающую городскую среду, что даст возможность пользоваться ее торговыми предприятиями и культурно-бытовыми учреждениями;

возможность пробудить у жителей настоящую привязанность к своему городку, придав его архитектуре своеобразие, по-иному распланировав улицы, сделав более броским и оригинальным внешний вид и оформление магазинов, смягчив разделение городских зон, имеющих разные функции, организовав ансамбли в виде малых жилых единств, которые создавали бы более интимную жилую обстановку, и т. п.;

выявленные недостатки особенно ощутимы в сфере культурно-бытового обслуживания (нехватка площадок для игр, излишне жесткое назначение участков и неудобства, связанные с их использованием);

следует избегать излишней функциональности как в интерьере, так и снаружи;

стремление жителей самим участвовать в благоустройстве выражается в появлении ассоциаций жильцов и в их настойчивом желании высказывать свое мнение по поводу новой застройки жилищным управлением.

Почти двадцатилетний опыт строительства больших комплексов будет способствовать, таким образом, правильной постановке вопроса о методах урбанизации быстро развивающихся городских районов. Крупные жилые массивы не могут быть уподоблены новым городам, так как они выполняют лишь одну из функций города — дают жилье. Для того чтобы наладить настоящую городскую жизнь, необходимо создать места приложения труда (в достаточном числе, в должном разнообразии) — коммерческие, административные, общественно-культурные, бытовые и т. п. учреждения. При этом их здания должны быть интересными в художественном отношении, обладать своеобразием и выразительностью.

К НОВЫМ ГОРОДАМ: МУРЭНКС, ЭРУВИЛЬ-СЕН-КЛЕР, ЛЕ-МИРАЙ

Некоторые большие жилые комплексы расположены за пределами крупных городов, и потому их можно рассматривать как новые города. Таковы, например, Беран-ле-Форбак, Гюзнанж и Фаресбесвиллер в департаменте Мозель и в особенности Мурэнкс в Нижних Пиренеях. Население последнего достигает 12 000 человек. Он был построен с целью развития новых производств, возникших в связи с открытием газовых месторождений Лака (электростанция «Электрисите де Франс», заводы «Пешинэ», «Акитэн-Шими» и др.).

Несмотря на то что город построен в удалении от каких-либо крупных агломераций,

некоторые его характерные черты свойственны большим комплексам: однообразие архитектуры и благоустройства, недостаток учреждений социально-бытового назначения, отсутствие нормальной городской жизни, территориальный разрыв между жилыми и производственными зонами. Наблюдение за тем, где и что покупают его жители, проведенное в 1960 году, ярко иллюстрирует это отсутствие присущих городу особенностей: более 50 % товаров первой необходимости, в том числе одежды, было куплено за пределами Мурэнкса, большей частью в По; что касается более крупных покупок, то это соотношение возрастает до 93 % (из них 77 % сделаны в По). Но подобные недостатки, как отмечает г-н Корньер, являются следствием малых размеров города: «Следует признать, что то, чего не хватает его жителям, можно найти лишь в крупных городах»¹.

Авторы некоторых проектов зон первоочередной урбанизации в провинции считали необходимым перейти к строительству городов более крупного масштаба. Так, Эрувиль-Сен-Клер в Кане будет насчитывать свыше 30 000 жителей, Мирай в Тулузе — 100 000, Сен-Дизье-ле-Нёф — 30 000. Кроме того, градостроители стремятся избежать ошибок, допущенных при проектировании больших комплексов. В Эрувиле главной задачей считается поиск разнообразия форм жилых строений, организация городского ландшафта и создание многофункционального центра (средние учебные заведения, стадион, рассчитанный на занятия многими видами спорта, закрытый плавательный бассейн, дом молодежи, административный центр, кинотеатр, зона отдыха и развлечений и т. д.). В Мирае г-н Кандилис стремится прежде всего порвать с теми архитектурными формами и принципами организации пространства, которые вызвали справедливые нарекания в отсутствии фантазии по адресу планировщиков больших комплексов, и воссоздать среду, благоприятствующую общению, планируя в то же время обширные зоны мест приложения труда.

Так мало-помалу опыт позволяет выявить условия, при которых будет возможно строительство во Франции подлинно новых городов. Чтобы прийти к этому, осталось определить стратегическую линию урбанизации для каждого отдельного района.

¹ *Paul Cornière, Réflexions sociologiques sur Mournex, communication au II^e Colloque national de Démographie, 12 au 14. 11. 1964, 30 p.*

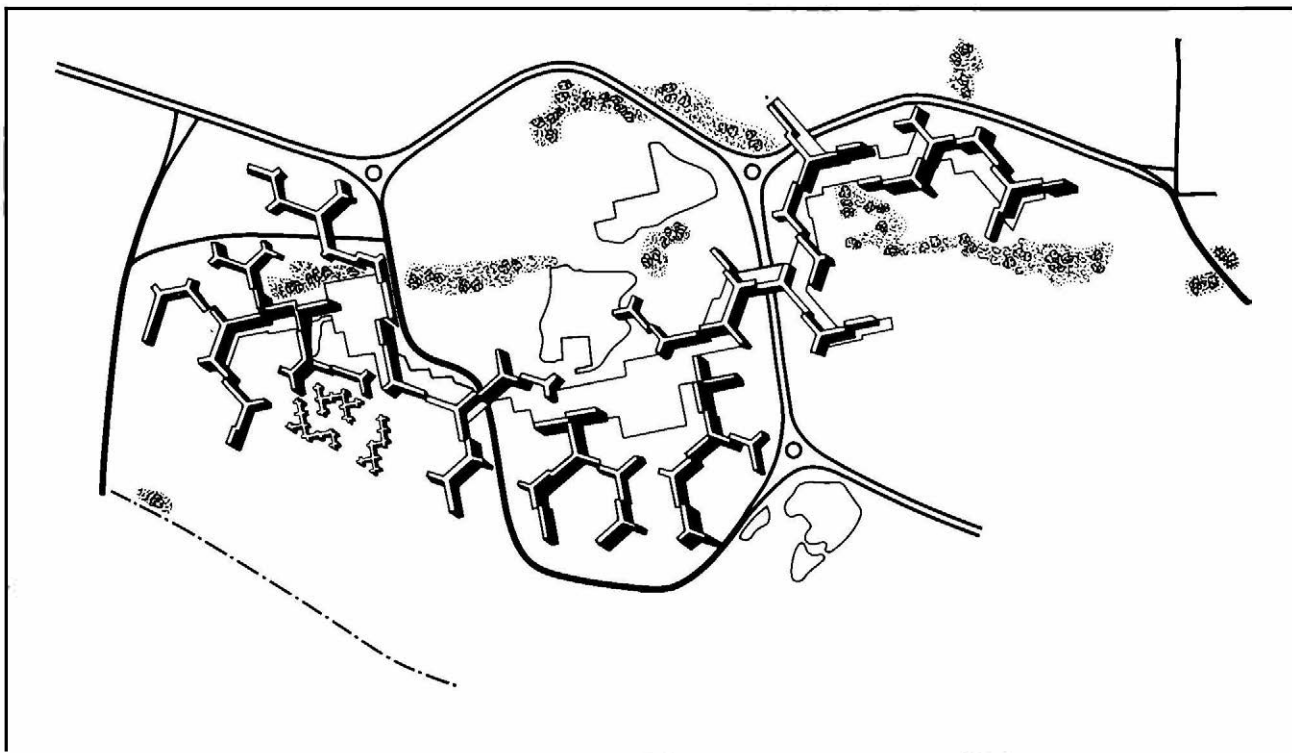


СХЕМА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ГОРОДА ТУЛУЗ-ЛЕ-МИРАЙ

II. ЭТАП В РАЗВИТИИ ИДЕЙ ФРАНЦУЗСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА: ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ПАРИЖСКОГО РАЙОНА

Генеральный план реконструкции и развития Парижского района, опубликованный 22 июня 1965 года Полем Делуврие, генеральным уполномоченным Ведомства Парижского района, отметил первый этап мероприятий, предпринятых Ведомством. Роль последнего по закону 2 августа 1960 года определялась как «изучение проблем, вытекающих из задачи реконструкции и инженерного оборудования всего района или его части». Разработка проекта генерального плана была поручена Институту реконструкции и развития Парижского района (I.A.U.R.P.) — специальному органу, в задачу которого входит проведение соответствующих долгосрочных исследовательских и проектно-планировочных работ и который передан в распоряжение генерального уполномоченного управления (ныне действующего при префекте Парижского района). Последний является его председателем. Перед

опубликованием генеральный план был представлен на рассмотрение ответственным сотрудникам министерств и 26 ноября 1964 года принят к сведению членами особого совета под председательством президента республики. Вслед за этим местные органы и региональные ассамблеи (Административный совет управления, Консультативный комитет по социально-экономическим вопросам и Комитет реконструкции Парижского района) провели консультации и опубликовали свое мнение. Как следствие высказанных при этом соображений были предприняты новые исследования, результаты которых легли в основу доклада, содержащего как ответы на высказанные замечания, так и обзор состояния практической реализации генерального плана. Этот доклад в январе 1969 года был вручен префектом Парижского района Административному совету управления.

ОСНОВНЫЕ УСТАНОВКИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

Генеральный план определяет основные направления будущего развития города. Перспективные разработки на 1985 год, проведенные в рамках генерального комиссариата планирования, а также исследования других

специалистов позволяют сделать следующие прогнозы:

покупательная способность населения к 1985 году увеличится примерно в 2,5 раза, а к концу века в 3,5 раза;

число работников различных учреждений будет расти вдвое быстрее числа занятых в промышленном производстве;

заметно увеличится свободное время работников, и спрос на организованный досуг к концу века возрастет вчетверо;

потребность в городском транспорте вырастет на 30 % в расчете на одного человека.

Первый из приведенных прогнозов предполагает следующее: в условиях стабилизации численности населения потребности каждого района Франции, и Парижского района в том числе, в будущем значительно возрастут по сравнению с нынешними, когда спрос населения не полностью удовлетворяется, идет ли речь о жилье, транспорте или организованном досуге.

Но сохранится ли постоянная численность населения? Не вдаваясь в подробности, приведем некоторые данные на этот счет: с 1850 по 1950 год население Франции оставалось постоянным. Между тем городское население за этот период удвоилось, а население Парижского района за счет притока из провинции, а также иммиграции утроилось. Начиная с 1945 года (в действительности несколько раньше) рождаемость во Франции вновь значительно превысила смертность (в среднем на 60 %). Благодаря экономическому подъему росла иммиграция. Годовой прирост населения достиг в среднем 500 000 человек. Отток населения из сельской местности затронул Париж меньше других агломераций. Тем не менее рост населения Парижского района также ускорился, поскольку к положительному миграционному сальдо (90 000 иммигрантов в год) прибавилась высокая рождаемость (превышение над смертностью — 60 000 человек в год). Омоложение парижского населения еще больше повысит его естественный прирост, который к концу века достигнет 100 000 человек в год.

Какую эволюцию миграционных течений можно ожидать в ближайшие десятилетия? Предполагается, что население Франции за последнюю треть нашего века возрастет с 50 000 000 до 75 000 000. Городское население, по расчетам Национального института статистических и экономических исследований, в среднем удвоится (с 30 000 000 до 60 000 000), в то время как сельское уменьшится с 20 000 000 до 15 000 000. Будет ли Парижский район, как и в наши дни, развиваться темпа-

ми, присущими и другим французским городам, иначе говоря, удвоит ли он свое нынешнее 9—10-миллионное население? Каждый согласен с тем, что это нежелательно. Но ведь только естественный прирост населения составит около 3 000 000 человек. Даже если миграционные потоки взаимно уравновесятся, население Большого Парижа в 2000 году так или иначе достигнет 12 000 000. Рабочая гипотеза предполагает цифру 14 000 000 жителей — как среднюю между 12 000 000 и 18 000 000 (последняя может быть еще выше в том случае, если притягательность столицы возрастет). Это означает, что:

ежегодное миграционное сальдо Парижского района в период между 1965 и 2000 годами сократится с +90 000 до +30 000 человек;

средний годовой темп роста Парижского района к 2000 году снизится до 1 % (в наши дни около 2 %), несмотря на непрерывное увеличение естественного прироста;

доля Парижа в городском населении Франции снизится с 30 % до 23 %;

в то время как население Парижа увеличится несколько более чем в 1,5 раза, население всех других французских городов вырастет в 2,2 раза, что предполагает прирост, вдвое больший против нынешнего;

города, которые могли бы взять на себя функцию разгрузки Парижа, т. е. региональные «метрополии равновесия», и города Парижского бассейна почти втрое увеличат свое население, что предполагает прирост, втрое больший против нынешнего парижского.

Гипотеза, предусматривающая рост населения Парижа до 14 000 000 человек, представляется, как видим, крайне оптимистической. Впрочем, первые результаты переписи 1968 года как будто бы подтверждают ее: рост населения Парижского района продолжался в ритме 140 000 человек в год, но в относительном выражении он означал некоторое замедление роста за счет известного смягчения миграционных диспропорций (между 1962 и 1968 годами ежегодный баланс составлял в среднем 70 000 человек), в то время как естественный прирост продолжал повышаться (70 000 человек в год). В этот же период темп роста других крупных агломераций страны (метрополий равновесия) и больших городов Парижского бассейна увеличился быстрее, чем в Парижском районе.

Однако не следует забывать, что потребности населения растут даже при сохранении его постоянной численности. В данном случае население вырастет, хотим мы того или нет. Заметим к тому же, что ожидаемые темпы роста Парижа ниже предполагаемых темпов

роста крупнейших мировых метрополий (Токио, Нью-Йорк, Вашингтон, Рим, Копенгаген) и в то же время ниже аналогичного показателя, предусмотренного для Лондона, где естественный прирост населения невысок и где в отличие от Франции исход населения из сельской местности завершился.

В какой пропорции возрастут потребности? Основываясь на вышеприведенных цифрах, можно предположить, что:

суммарная покупательная способность населения увеличится в 5,5 раза;

число индивидуальных автомобилей увеличится в 2,5 раза и составит в 2000 году 4 миллиона;

число перемещений более чем удвоится;

сфера управления и обслуживания расширится приблизительно вдвое, тогда как сфера производства — всего лишь на 30 %.

число квартир почти удвоится, а их суммарная площадь увеличится почти вчетверо; площадь зон отдыха должна быть увеличена в 5—10 раз.

Таковы параметры будущего, масштабы градостроительства в Парижском районе. Если они в действительности окажутся не совсем такими, то это будет результатом преуменьшения, допущенного в наших прогнозах, но ни в коем случае — следствием преувеличения.

ВЫБОР РЕШЕНИЯ

Итак, речь идет о пяти миллионах новых жителей столицы, о трудовой занятости самодеятельного населения, которое увеличится на два миллиона человек, о дополнительных двадцати миллионах перемещений в день. Цель градостроительства состоит в том, чтобы предложить такое распределение масс людей, мест приложения труда и учреждений социально-бытового обслуживания, которое, не будучи утопическим, позволило бы парижанам XXI века жить лучше, чем живут нынешние парижане.

В прошлом рост агломерации определялся ее моноцентризмом; дополнительных центров, по сути дела, не было. Транспортная система города устарела (метро существует уже полвека, пригородные дороги — 100 лет). При почти полном отсутствии новых мест общественного назначения, и в особенности озелененных пространств, продолжавшаяся застройка поглощала один за другим все свободные участки территории. Это был бесконечный процесс уплотнения города. Париж — один из самых уплотненных городов в развитых странах.

Идет ли речь о больших градостроительных комплексах послевоенных лет (мы, впрочем, слишком быстро забываем, что они по крайней мере приютили бездомных) или о застройке дачного типа по закону Лушера, результат один: людей селили туда, где находился свободный клочок земли, не заботясь о социальных, учебных (больницы, школы и т. д.) и коммерческих заведениях, о транспорте, который должен обслуживать жителей, о том, чтобы обеспечить им хороший досуг. Впредь следует избегать дальнейшего уплотнения. Надлежит создать Париж 2000 года в новых параметрах, подорвать моноцентризм, возведя новые городские центры как в существующих пригородах, так и в районах будущей застройки, направить развитие столицы вдоль избранных, преференциальных осей урбанизации, позволив тем самым сохранить служебные секторы, в особенности зоны отдыха, — короче говоря, преобразовать Париж из неорганизованной агломерации в городской район.

ВЫБОР ПРИНЦИПА ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ

Как были выбраны преференциальные направления градостроительного развития? Где решено разместить новые городские центры, которые позволят изменить структуру пригорода и создать ядра настоящих новых городов?

При выборе этих направлений приходилось учитывать несколько требований: сохранение больших лесопарковых зон (Сен-Жермен, Рамбуйе, Сенар, Фонтенбло, Монморанси и др.); согласование развития Парижского района с градостроительством в масштабах всей страны, в особенности с развитием Парижского бассейна. В этих условиях решающим фактором стала притягательность долины Нижней Сены с ее портовым комплексом, двумя железнодорожными линиями и особенно рекой, а также автомагистралью и тремя нефтепроводами, которые вскоре появятся. Это будет ось, направленная к Парижскому району и предназначенная для его обслуживания; без нее Париж не сможет обойтись. Наряду с этим очевидна необходимость наметить и выбрать другие преференциальные направления вдоль уже обслуживаемых, удобных для дальнейшего развития долин — естественных путей сообщения с другими районами страны. Верхняя Сена и Марна составляют, следовательно, два других избранных направления. Значит ли это, что в столь узких долинах будут построены огромные города? Если бы мы захотели это сделать, нам не позво-

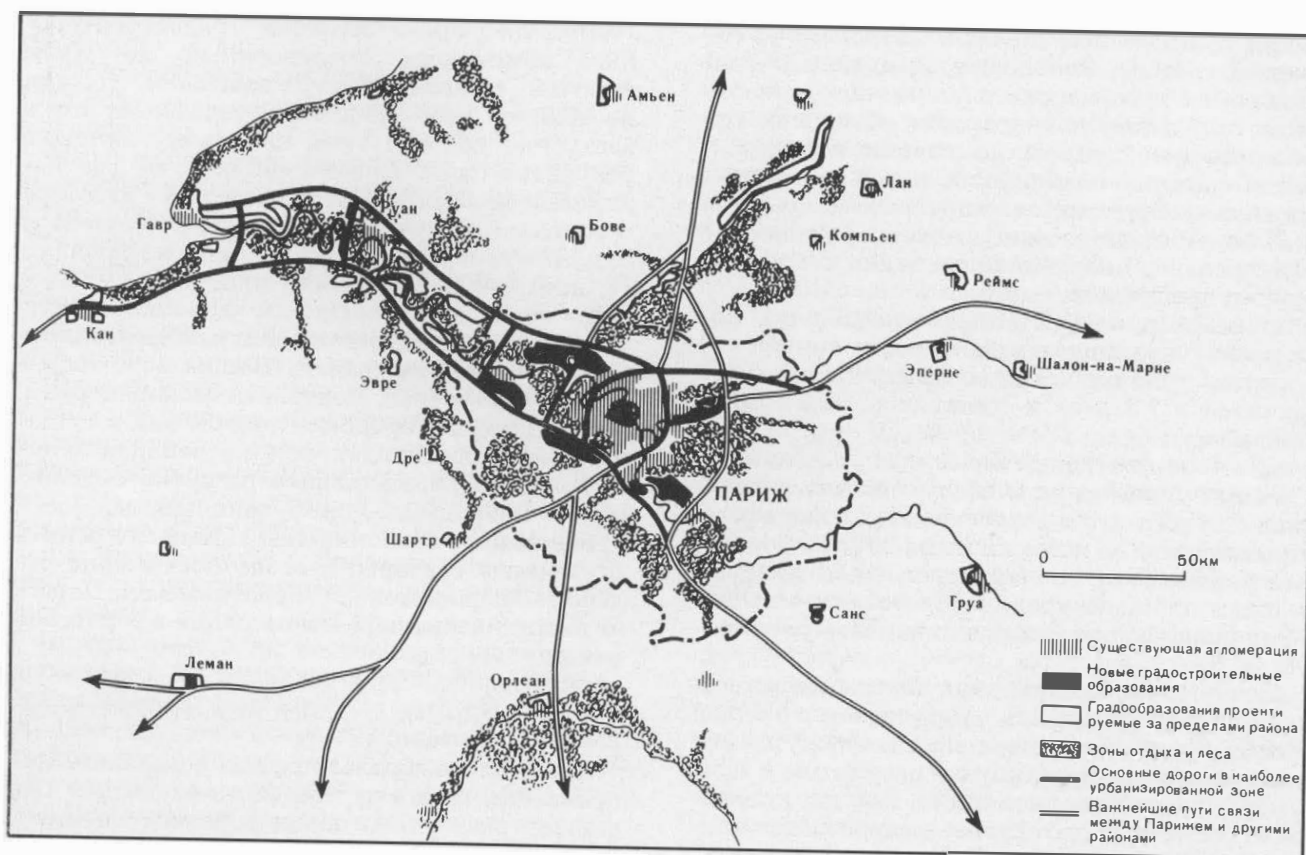


СХЕМА ПЛАНИРОВКИ ПАРИЖСКОГО РАЙОНА В СИСТЕМЕ ПАРИЖСКОГО БАССЕЙНА

лила бы уже существующая застройка, в частности промышленная. Кроме того, мы тем самым снизили бы ценность долин с точки зрения устройства в них центров отдыха, в особенности когда речь идет об их водных гладах. Поэтому новые городские центры будут возведены на плато, окаймляющих долины. Только они позволят превратить окружающие районы в настоящие города. Вид на долины, предназначенные для отдыха, будет таким образом сохранен. Основная ось Нижней Сены на севере и на юге будет раздваиваться. Соединив эти полуоси, мы получим избранные градостроительные направления, связывающие верховья Сены с участком ее нижнего течения и Марну — с северной частью Нижней Сены. Тангенциальная структура этих избранных направлений должна содействовать подрыву радиально-концентрической и концентрической схемы Парижской агломерации.

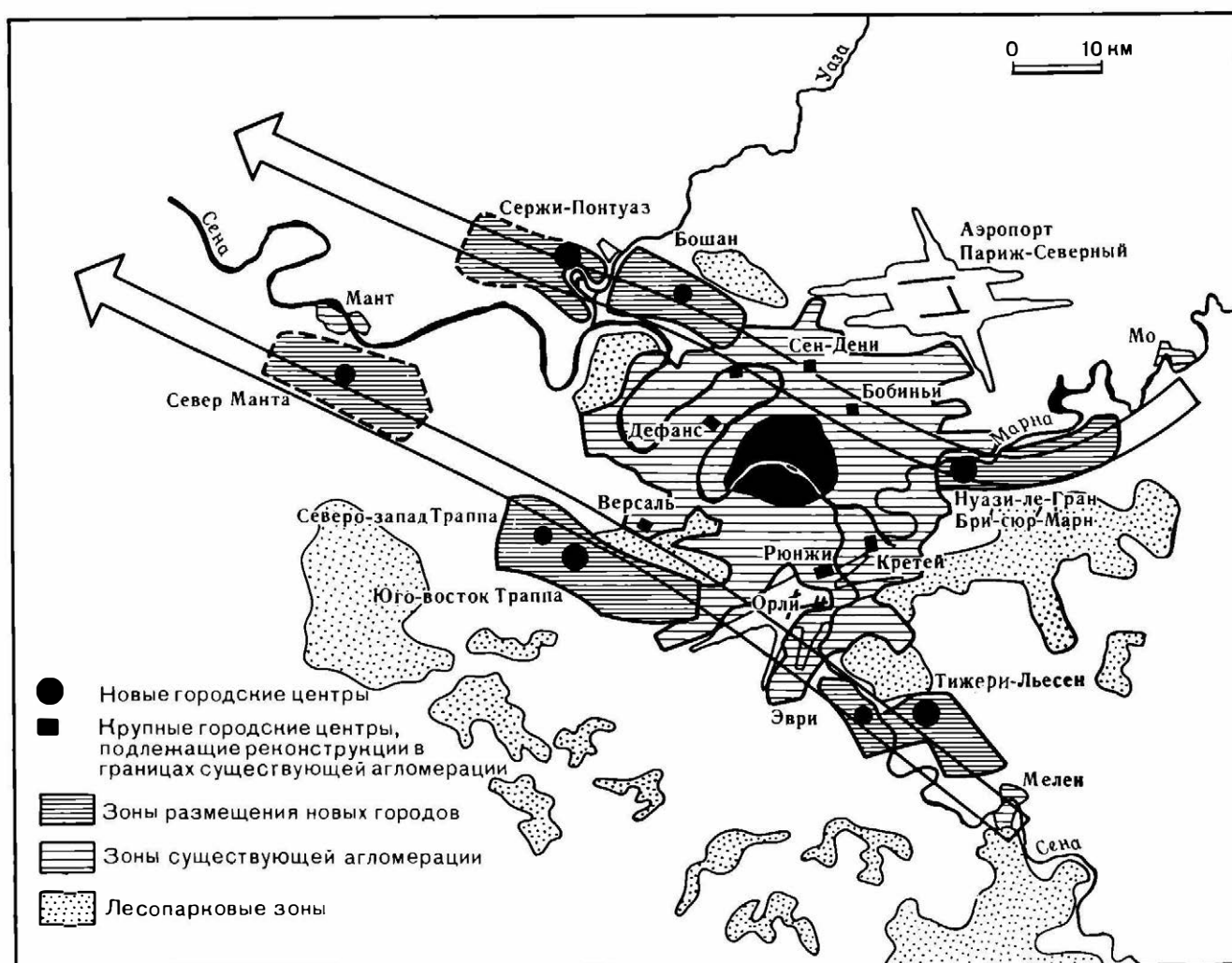
Выбор городских центров, центров будущих новых городов на этих направлениях — проблема, которую здесь мы не будем подробно рассматривать, — определялся характером

ландшафта и фактором транспорта, а также стремлением использовать эти центры для структурной переделки существующих пригородов. Так, на северной оси были выбраны:

центр Бри-сюр-Марн — Нуази-ле-Гран в начале линейной застройки вдоль Марны;
центр Бошама в долине Монморанси;
центр Сержи — будущей префектуры — в начале линейной застройки, планируемой к западу от населенного пункта Понтуаза; и на южной оси:

центр Тижери-Льесена;
центр Эври — новой префектуры;
центры Трапп-Гьянкура и Трап-Этан-де-Сен-Кентена;
центр плато к югу от Манта.

Если какая-то часть предполагаемого прироста населения предпочтет обосноваться в существующих пригородах (поскольку новые города еще не готовы принять такие массы людей), а затем в удаленных зонах, расположенных в стороне от избранных направлений, то можно ожидать, что в новых городах в 2000 году разместятся 3 млн. жителей.



УПРОЩЕННАЯ СХЕМА ПЛАНИРОВКИ ПАРИЖСКОГО РАЙОНА

Население самых крупных из них достигнет 500 000, то есть масштабов сегодняшнего Лиона. Высокая норма численности населения рассматривается как необходимое условие для привлечения учреждений, крупных и специализированных магазинов, театров, разнообразных служб досуга — короче, всего того, что отличает большой город от гипертрофированного жилого комплекса.

Наряду с центрами будущих городов предстоит возвести дополнительные центры в пригородах, с тем чтобы улучшить структуру последних и создать в пригородной зоне, которая уже в наши дни слишком часто выглядит неблагоустроенной, полюсы обновления. Эту роль выполняют центры Сен-Дени, Роннсу-Буа, Кретей (префектура), Бобиньи (префектура), Рюнжи, Шуази-ле-Руа, Версаля и Дефанса.

Идея избранных направлений и новых городов в радиусе 50 километров от Парижа не единственная из возможных. Рассматривались и даже планировались и другие варианты. Например, гипотеза «Парижа-бис». Но сколько жилищ из числа 120 000, планируемых к постройке ежегодно в Парижском районе, сможет взять на себя эта новая столица? Если она добавит к ним еще свои, то отнюдь не разгрузит этим нынешний город, а, напротив, лишь ускорит его разрастание. И мыслимо ли, чтобы второй Париж смог в течение жизни одного поколения приобрести тот авторитет, который был завоеван Парижем за его более чем двухтысячелетнюю и насыщенную столькими памятными событиями историю?

Еще одна идея предусматривает около десяти городов-спутников английского типа в

среднем по 60 000 человек каждый. Но, не говоря уже о том, что эти города слишком малы, чтобы выполнять некоторые из основных функций города (места приложения труда, театры, высшие учебные заведения), они решат проблему роста агломерации только через 5—10 лет, если не позже. Англичане по истечении десяти лет вновь были вынуждены искать ее новые решения.

Наконец, еще один вариант: увеличение существующих второстепенных агломераций (Мо, Мелен, Корбей, Мант и др.). Но в этом случае, если рассчитывать на длительную перспективу, численность их населения должна превысить 500 000 человек. Их центры, уровень культурно-бытового обслуживания населения уже не будут отвечать такому масштабу.

Генеральный план не ограничивается одним пространственным решением. Он, в частности, включает в себя три главнейших аспекта городской жизни: работу, отдых, передвижения. Установив нынешние потребности и предусмотрев уровень, до которого они могут подняться в течение жизни одного поколения, авторы генерального плана определили соотношение средств общественного и личного транспорта. Первые должны обеспечивать суточные переезды населения внутри Парижа и маятниковые миграции между пригородами и новыми городами, с одной стороны, и Парижем — с другой. Кроме того, они предоставят той части населения, которая не располагает собственными автомобилями (а ею нельзя пренебречь: она, например, составляет 25 % населения сегодняшнего Лос-Анджелеса), возможность перемещаться и не быть в стороне от жизни города. Автомобиль обеспечит большую часть передвижений в целях отдыха, производства покупок, а также суточные переезды в новых городах и между отдельными секторами пригородной зоны. Транспортная система будет держаться на двух основных элементах: системе скоростных автомагистралей (протяженность около 1600 километров) и сети скоростных железнодорожных линий (по ним будут ходить местные экспрессы), обслуживающих в первую очередь новые города и аэропорты и пересекающих из конца в конец весь Париж. Они будут иметь много остановок, обеспечивая тем самым равномерное распределение масс пассажиров по всей сети метрополитена.

Градостроительная политика в масштабах всей страны вызовет оживление деловой активности, что приведет к опережающему росту сферы управления и обслуживания (в том числе к расширению сети торговых уч-

реждений) по сравнению с ростом производственных отраслей. Даже в самом Париже доля промышленных предприятий снизится, а рабочих заменят служащие и работники администрации. Свобода выбора занятий, которую авторы генерального плана надеются предложить жителям новых городов, приведет к отказу от автоматической зависимости между местом работы и получением жилья, подобной той, что утвердилась в новых городах Великобритании. Но чтобы эта свобода не оказалась призрачной, важно создать в новых городах как можно больше разнообразных мест приложения труда. Средства транспорта позволят в этом случае выбрать место работы по своему желанию. Единство рынка труда рассматривается как одно из главных преимуществ больших городских районов, и его нарушение чревато опасными последствиями. Подобный принцип подкрепляет наметившуюся тенденцию к размещению новых городов поблизости от существующей агломерации.

Что касается проблемы досуга, то, хотя прогнозы в этом отношении должны быть крайне осторожными, можно утверждать, что спрос на организованный досуг будет быстро расти и это вызовет потребность в дополнительных территориях. Сохранение общественных и частных лесопарков, их благоустройство, использование немногочисленных водоемов для устройства водных станций — все это должно стать одной из главных задач градостроителей.

III. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТИРОВА- НИЯ НОВЫХ ГОРОДОВ ПАРИЖСКОГО РАЙОНА

Генеральный план реконструкции и развития — не самоцель. Намечая основные направления рекомендуемой политики, основные контуры «карты будущего», он требует твердого желания и конкретных мер для реального осуществления задуманного.

Строительство новых городов, и в особенности их центров, кроме всего прочего, может послужить своего рода экспериментальным стендом для проверки эффективности принятых в 1965 году установок. Поэтому проектирование продолжалось сначала в рамках Института реконструкции и развития Парижского района. Там разрабатывались схемы планировочных структур с технико-экономическим обоснованием (планы застройки в мас-

штабе 1 : 10 000, снабженные аргументированным докладом, содержащим точные сведения о жилых строениях, местах приложения труда, инженерном оборудовании территории и т. п.). Потом в соответствии с директивами (неопубликованными) премьер-министра от 18 июля 1966 года одна за другой были созданы комиссии по планировке новых городов, которым власти обеспечивают финансирование и набор персонала через посредство Земельно-технического агентства Парижского района (A. F. T. R. P.) и Института реконструкции и развития Парижского района. 18 июля 1966 года комиссии были учреждены в Эври и в Понтуаз-Сержи, 13 декабря 1967 года — в Траппе. Для Нуази-ле-Гран (в долине Марны) и Тижери-Льесен по правительственной директиве был выделен официальный уполномоченный. Пока архитектурно-планировочные группы этих комиссий не получили соответствующего официального статуса, разработка проектов продолжалась в рамках Института реконструкции и развития Парижского района. В настоящее время она проводится указанными комиссиями, которые в дальнейшем должны превратиться в планировочные органы. Вероятно, они приобретут характер официальных учреждений. Наиболее интенсивно проектирование велось в Эври и в Сержи-Понтуазе. Поэтому мы рассмотрим здесь прежде всего именно эти два примера и затем уже попытаемся выделить основные проблемы, которые встают или встанут перед региональными властями, а также перед правительством.

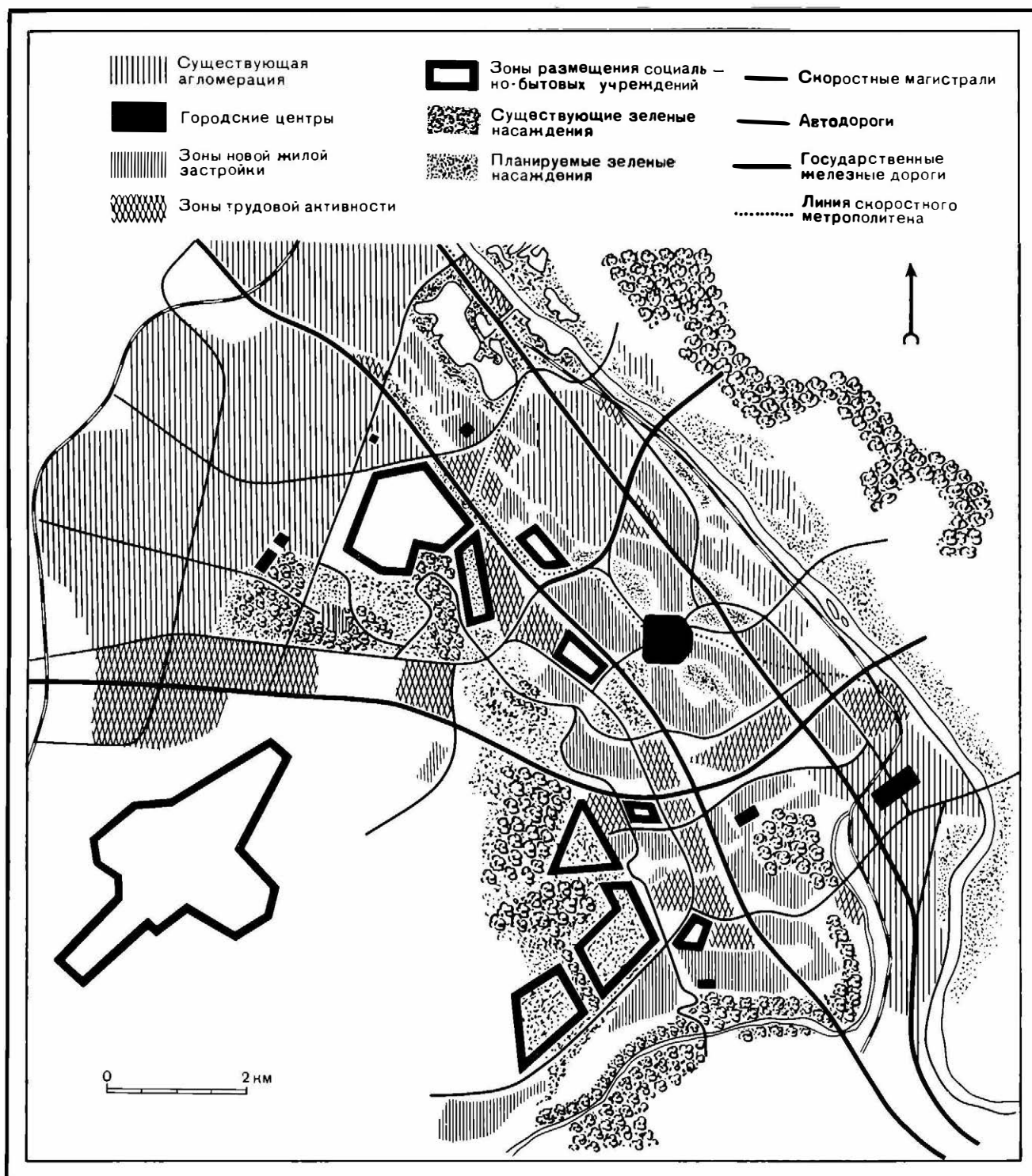
ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГОРОДА ЭВРИ

По состоянию проектных работ на конец 1967 года варианты, предлагаемые административно-планировочной комиссией нового города Эври, основываются на следующих ключевых положениях.

В замыслах градостроителей главное внимание уделяется центру, а это должно отразиться на самой структуре города. Этот принцип, полностью отвечающий установкам генерального плана Парижского района, представляется наиболее приемлемым, когда речь идет о новом городе, расположенном на периферии агломерации или в центре уже урбанизованной (Сен-Женевьев-де-Буа, Корбей-Эссон) или урбанизуемой зоны (Ри-Оранжи). Задача состоит в том, чтобы реконструировать сектор, имеющий уже около 200 000 человек населения (темп его роста очень высок, по данным переписи населения 1962 года, там было всего 103 000) и находящийся в вероятной зоне непосредственного действия буду-

щего городского центра, — сектор, который в перспективе рассчитан на 400 000—500 000 человек. Надлежит создать городское ядро, состоящее из жилых кварталов, и городской центр местного значения — полюс притяжения, который позволил бы городу считаться таковым в полном смысле слова. Речь идет о целенаправленной политике, которую можно противопоставить наблюдаемой ныне (особенно по ту сторону Атлантики) тенденции к снижению роли городских центров в результате широкого распространения частных автомобилей, когда в расчет берется не пешеходная доступность, а возможности автомобиля. Чтобы полностью выполнять свое назначение, такой городской центр должен соединять в себе разнообразные функции: коммерческую, административную, учебную, культурную, — обеспечивать жителям и работу и отдых. Сочетание этих функций превратит центр в такое место, которое люди будут посещать не только по функциональным мотивам. А это будет вернейшим показателем успеха в решении поставленной задачи — создании равновесия между самостоятельным населением города и уровнем его занятости. В данном случае цель состоит скорее в том, чтобы предотвратить возникновение гипертрафированных, неорганизованных жилых массивов, а не в создании связи, аналогичной той, что легла в основу новых городов Великобритании¹. Существует опасение, что маятниковые миграции, затрагивающие слишком большую часть самостоятельного населения, лишат город его существенного элемента, повредив тем самым успеху эффективной организации коммерческих служб, досуга и т. п. — короче говоря, всей жизни города. Здесь планируется следующее соотношение: в новом городе на десять человек активного населения будет приходиться в среднем 8 мест приложения труда (как можно более разнообразных). Из этих десяти человек шестеро будут работать в самом городе и четверо за его пределами (в Париже или в другой части пригородной зоны). Следовательно, каждое четвертое место будет занято иногородними. Такой расчет, не устраняя полностью маятниковые миграции, отвечает идее свободного выбора места работы, выдвинутой генеральным планом. Он предполагает значительное усовершенствование транспортной системы для обеспечения удовлетворительных условий таких перемещений. Что касается рода занятий, то, поскольку речь идет о желательном соотношении различных видов трудовой актив-

¹ См. главу I.



ЭВРИ. СХЕМА ПРОЕКТНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ности (планируется около 75 тыс. мест приложения труда в промышленном производстве на 80 тыс. с небольшим мест в сфере управления и обслуживания), подчеркивается важность создания мест приложения женского труда и выявления экономического «призвания» нового города. Так, например, писчебумажное производство и издательское дело, уже достаточно широко представленные в Корбей-Эссоне, могут получить в дальнейшем значительное развитие.

Население должно быть обеспечено удобными средствами передвижения для поездок к месту работы, городскому центру и т. д. Единственно возможное решение этой задачи — подготовка средств транспорта и соответствующих дорожных коммуникаций внутри самого города. С этой точки зрения необходимо, чтобы город был подготовлен к широкому использованию автомобилей, что предполагает высокие нормы дорожной сети, площади автостоянок и частных гаражей (1,5—2 места на квартиру). Но столь же необходима и эффективная система общественного транспорта как для лиц, не имеющих собственного автомобиля (а их число будет оставаться значительным), так и для собраний, при которых использование личного транспорта невозможно либо нежелательно. Поездки жителей города в центр исключительно на автомобилях потребовали бы такой территории под стоянки, что это неминуемо привело бы к нарушению функций центра.

Непрерывность городского ландшафта — условие для создания той самой городской среды, которой в наши дни не хватает пригородам. Поэтому не следует допускать больших разрывов между отдельными звеньями транспортной сети. Чтобы избежать этого и установить на всем пространстве города непрерывную социальную среду, предлагают, в частности, организовать систему участков, которые могли бы сократить такие разрывы. Эти участки будут привязаны к маршрутам общественного транспорта, и на их пространстве разместятся учреждения и службы, гарантирующие достаточно интенсивный ритм городской жизни.

Предложенная доктрина урбанизации целиком строится на вышеизложенных принципах. Ее главные особенности состоят в следующем.

Развитие района, ориентируемое по избранным направлениям, позволяет поднять значение центра, наладить транспортные системы, обеспечив при этом искомую цельность всего сектора. Из предложенных осей одна главная: с северо-запада к юго-востоку (между авто-

магистралью и Сеной) и несколько дополнительных — по направлению к новому городскому центру Тижери-Льесен, к Сент-Женевьев-де-Буа и вдоль долины Эссоны.

Дорожная система строится на сочетании скоростных шоссейных дорог, обеспечивающих непосредственный доступ к центру города и оканчивающихся автостоянками длительного пользования (5600 мест), и сети городских дорог, которые обслуживают жилые зоны центральной части города, связывая их между собой и с центром. Но в центральной части будет поощряться использование общественного транспорта. Кроме того, сеть региональных экспрессов обеспечит поездки на дальние расстояния.

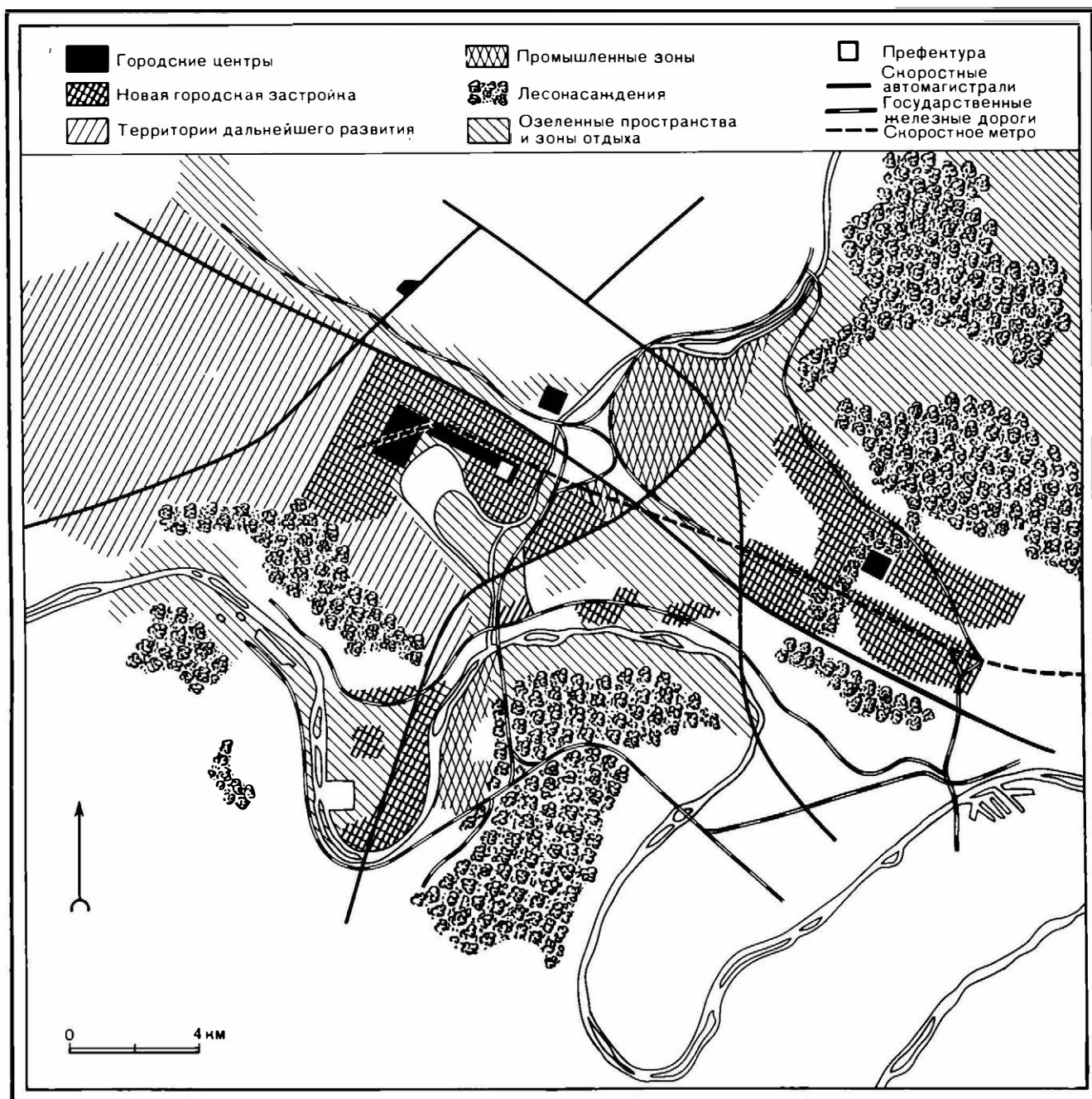
Центр является основополагающим элементом всей схемы. Его характер должен определяться концентрацией большого числа функций, учреждений и служб на ограниченном пространстве. Хотя точный их перечень составить заранее невозможно, предполагается размещение в самом ядре центра крупных и специализированных магазинов, мест отдыха и развлечений, которые привлекают большие массы людей. Непосредственным обрамлением центра станут административные, общественные и деловые учреждения, затем — конторы и службы, редко посещаемые широкой публикой, средние и высшие учебные заведения, учреждения культуры и кустарно-ремесленные предприятия. Композиционно центр будет строиться из нескольких основных секторов: «Форум» (транспортный узел и место встреч), главная площадь, городской бульвар, городской парк и т. д.

Многие из этих элементов подлежат дальнейшей детализации. Этому будут в значительной мере способствовать разработки функциональных схем, многие из которых уже находятся в стадии завершения, а также приобретенный опыт и пожелания первых жителей к предприятиям, общественным службам, проектировщикам и строителям.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГОРОДА СЕРЖИ-ПОНТУАЗ

В работе градостроительной комиссии, проектировавшей город Сержи-Понтуаз, можно выделить четыре руководящие идеи, подобные тем ключевым принципам, что были предложены для Эври.

Прежде всего стремление взять под контроль фактор времени. Создание нового города в масштабах, предусмотренных генеральным планом Парижского района, несомненно, потребует нескольких десятилетий — иначе говоря, такой город предназначается для следующего поколения. Лишь к тому времени,



СЕРЖИ-ПОНТУАЗ. СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ГОРОДА И ОКРЕСТНОСТЕЙ

когда его осуществление будет завершаться, он сможет обеспечить своим жителям то разнообразие возможностей, которое и составляет главную цель генерального плана. В перспективе Сержи-Понтуаэ должен обслуживаться тремя автомагистралями и одной (или более) линией регионального экспресса. Чтобы обеспечить уже теперь оптимальные условия

жизни, каждый квартал был задуман как некое самостоятельное единство, и, как только будет возведен первый из них (в районе префектуры Валь-д'Уаз), появится и первый городской центр. Комиссия, ответственная за проектно-планировочные работы, не скрывает намерения придерживаться «политики ближних рубежей», полагая, что судьба нового

города определится уже в течение первых пяти лет застройки.

Намерение превратить Сержи-Понтуаз в курортный город оправдывается его исключительным местоположением: он возникнет на излучине Уазы, в середине которой будут устроены водная станция и парки. Непосредственное включение этой базы отдыха в зону жилых кварталов, которые будут над ней возвышаться, придаст городу своеобразие и особую привлекательность, определит образ жизни, свойственный именно Сержи-Понтуазу. Это обеспечит ему особое положение среди городов Парижского района.

Равновесие между имеющимися местами приложения труда и самостоятельным населением рассматривается как необходимое условие. Правда, признано, что, как и в Эври, это равновесие не может быть полным: предполагается создать 150 000 мест трудовой активности на 380 000 жителей нового города (из них — около 165 000 самостоятельного населения). Кроме того, принимается во внимание, что это внешнее равновесие будет скрывать за собой маятниковые миграции между новым городом и другими частями района. Исследования показывают, что, если удастся обеспечить планируемые 150 тыс. мест приложения труда, около половины самостоятельного населения Сержи-Понтуаза будет занято в самом городе. Для этого потребуются, однако, значительные усилия. Места приложения труда в учреждениях общегородского значения (рассчитанные на 60 000 человек) будут сосредоточены в двух основных центрах: в центре префектуры и в главном центре. Специализированные зоны будут располагать 40 000 мест трудовой активности (прежде всего производственных).

Особое внимание уделяется внешним связям города. Комиссия требует две скоростные магистрали в дополнение к трем планируемым автострадам. Она считает также желательным добавить к двум существующим железнодорожным линиям и предусмотренной сети регионального экспресса еще одну сверхскоростную ветку (аэропоезд или иной быстроходный локомотив), связывающую новый город в одном направлении с районом Дефанс и в другом — с Нормандией. Особенно подчеркивается важность своевременного выполнения первых намеченных мероприятий.

Планировочное решение во многом исходит из вышеназванных положений. Оно основывается на выявлении преимуществ местности и имеет целью обеспечить последовательное расширение масштабов работ по мере осуществления проекта. Зона отдыха, планируемая

по внутреннему краю изгиба Уазы, займет центральное положение. Первые пять кварталов (квартал префектуры между Сержи и Понтуазом, квартал Эраньи, квартал Пюизе-Курдинанш, где разместится главный центр, квартал Буаземон-Вореаль и квартал Жуиле-Мутье-Моркур) разместятся по излучине Уазы. Еще один комплекс кварталов, имеющих свой центр и различные социально-бытовые учреждения, возникнет в результате развития существующих населенных пунктов. Организация на изгибе Уазы зоны отдыха, которая будет состоять из водной станции и городского парка площадью 250 гектаров, обеспечит жителям города ценное преимущество: возможность быстрого восстановления сил. Эту зону не будет пересекать ни одно шоссе, а на автомобиле можно будет подъехать к любому месту, исключая озеро и пляжи, которые могут обслуживаться средствами общественного транспорта, в том числе маршрутными катерами.

Одна из наиболее сложных проблем, стоящих перед руководителями градостроительной комиссии, заключается в следующем: из двух проектируемых центров первым по времени будет возведен центр префектуры (по плану он должен обеспечить 12 тыс. мест приложения труда) в середине первого из построенных массивов, а главный центр — Пюизе-Курдинанш (40 тыс. мест приложения труда) — начнет строиться лишь на последующей стадии работ. Кроме того, принимая во внимание разделяющее их расстояние (4 километра), а также условия местности и характер существующей застройки территории, слияние этих двух центров в будущем исключается. Отсюда возможны опасения, что предполагаемый успех первого из них затормозит начало работ по строительству второго, основного центра. Или же, напротив, учреждения, предприятия и т. п. с неохотой будут размещаться в центре префектуры, предпочитая позднее получить место в главном центре. Однако необходимость обеспечить проживающих в жилой застройке плюсом деловой активности, различными учреждениями требует от муниципальных властей создания первого центра, который на этой стадии развития нового города не сможет привлечь учреждения разнообразных профилей. Не исключено, что коммерческая деятельность в конечном итоге сконцентрируется в районе префектуры, в то время как Пюизе-Курдинанш станет по преимуществу деловым центром. В данном случае опять-таки забота об интересах первых жителей нового города вынуждает пойти на это.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОЕКТОВ НОВЫХ ГОРОДОВ ПАРИЖСКОГО РАЙОНА

Разработка проекта планировки нового города Траппа, а также города в долине Марны (центр которого будет находиться в Нуази-ле-Гран) вступила в решающую стадию. В рамках Института реконструкции и развития Парижского района аналогичные работы ведутся для нового города Тижери-Льесен. Основываясь на детально изученном материале проектов Эври и Сержи-Понтуазе и на планах других новых городов, представляется возможным выявить несколько общих направлений градостроительных работ.

Прежде всего очевидна главенствующая роль, отводимая городскому центру. Это решение, вытекающее из характера генерального плана района, особенно ясно обозначилось в проектах Эври и города в долине Марны. Цель организации таких мощных центров двоякая: создать для жителей нового города полюс деловой активности и комплекс различных учреждений социально-бытового обслуживания и одновременно способствовать реконструкции городской ткани нынешнего пригорода. Эта последняя задача особенно важна в Эври, где новый город станет центральной частью обширной, уже в значительной мере застроенной (агломерация Корбей-Вири-Шатийон — Сент-Женевьев-де-Буа) или быстро застраиваемой территории (Гриньи, Ри-Оранжи). То же самое — в долине Марны, где городской центр Нуази-ле-Гран будет примыкать к пригородному району дачного типа и положит начало новой линейной застройке на плато по левому берегу долины. В Траппе городской центр, не вступая в конкуренцию с традиционной ролью Версаля, будет обслуживать обширную периферийную зону, которая пока еще плохо оборудована (долины Шевреза и Бьевры, Рамбуйе и др.). Менее значительна такая функция центра в Сержи-Понтуазе и в Тижери-Льесене, которые вырастут в относительно нетронутой местности.

Уделяется также внимание зонам отдыха, в особенности имеющим водоемы. Быстрое развитие этого вида досуга (в этом отношении у американского опыта есть хорошие перспективы привиться на французской почве) делает особенно необходимым выявление и использование преимуществ местности, а размещение таких участков в новых городах или в непосредственной близости от них сулит последним неоспоримые выгоды.

Если в Сержи-Понтуазе (где план города составлен с учетом зоны отдыха, которая появится в излучине Уазы) и в Манте (где аналогичную роль сыграет изгиб Муассона, в данном случае более удаленный от нового города) служба отдыха становится доминирующим элементом будущего нового города, то водоемы Жаблина и Вири-Шатийон-Гриньи сообщат новым городам — Эври и планируемому городу в долине Марны — известное своеобразие. В Траппе основное внимание уделяется устройству пруда в Сен-Кентене и подступов к долине Мерантезы. То же самое в Тижери-Льесене с лесом Сенар, рощей Ружо и ближайшими окрестностями долины Сены.

Естественно, изыскивались меры по сбалансированию в новом городе численности населения с количеством мест приложения труда. В соответствии с принципами генерального плана подобное равновесие никоим образом не должно достигаться мерами принуждения, как в английских городах, где, для того чтобы получить жилье, необходимо работать в самом городе. Речь идет о том, чтобы обеспечить жителям выбор работы на месте, если они того пожелают. Разумеется, градостроители осознают, что это равновесие не может быть полным, и современные исследования основываются на гипотезе, предусматривающей от 75 (в долине Марны) до 90 (Сержи-Понтуаз) мест на 100 человек самостоятельного населения нового города. К тому же маятниковые миграции сократят долю тех, кто будет работать в новом городе, по-видимому, до половины или до двух третей. Но главное — чтобы возможность выбора за ними сохранялась. Еще более сложен вопрос о роде занятий. Недостаток новейших сведений о структурной эволюции сфер приложения труда и необходимость локализации различных типов занятий препятствуют точному прогнозированию в этой области. Однако существует, по-видимому, необходимая взаимосвязь между нынешней тенденцией размещать на периферии городского района исключительно производственные отрасли и быстрым расширением сферы управления и обслуживания, которая в ближайшие десятилетия, очевидно, еще ускорится. Главное сомнение касается возможности привлечь в центры новых городов учреждения, а в более общем аспекте — те виды деятельности, которые требуют постоянных контактов и интенсивного обмена информацией.

Повсеместно уделяется внимание роли транспортной инфраструктуры, хотя последняя, подчиняясь в целом единой доктрине, в

планах разных городов видоизменяется. Признано необходимым, чтобы новые города соответствовали «эпохе автомобилей». Однако употребление последних должно быть до известной степени ограничено, даже в новой городской ткани. Здесь действуют финансовые соображения, фактор экономии пространства (территории, занимаемые под дороги и стоянки) и санитарные требования (загрязнение воздушного бассейна). Общепринятые критерии: различие в мотивах перемещений при сохранении в необходимых пределах свободы таких перемещений и возможности обновения средств транспорта, допустимой при имеющихся стоянках. Между тем ограничения ни в коем случае не должны возвращать к тому положению, которое наблюдается в старых городских центрах. Большинство поездок с целью отдыха, покупок, деловых операций, а также внутренние маятниковые миграции в новом городе или между ним и другими частями пригорода будут осуществляться автомобилем. И наоборот, поездки на работу в Париж и обратно обеспечит общественный транспорт. Разделение уличного движения на зоны, в первую очередь отделение автомобилей от пешеходов, а в некоторых случаях потоков автомобилей, едущих на дальние расстояния, от тех, что движутся на короткие расстояния, принято за правило. В Эври автомобиль рассматривается как транспортное средство, предназначенное в основном для дальних поездок. В Нуази-ле-Гран автостоянки вынесены за пределы центра. В Траппе преимущественное использование автомобиля облегчается параллельными осями движения, идущими с востока на запад. Но если новые города планируются с учетом автомобиля, то и общественный транспорт отнюдь не игнорируется. Создание эффективной транспортной службы повсюду признано необходимостью. На первом этапе, до тех пор, пока региональные экспрессы не решат проблему полностью, предполагается усилить существующие железнодорожные линии за счет строительства новых веток (Эври, Тиже-ри-Льесен). Проблемы внутригородского общественного транспорта пока еще изучены слабо. Функции, которые определяют ему в разных городах, отличны одна от другой. В Эври городскому транспорту, схема которого будет иметь форму восьмерки и который должен обслуживать центральную зону, придается большое значение. Нуази-ле-Гран рассчитывает на транспортные средства, которые свяжут центр с районом автостоянок, что позволит несколько отнести их в сторону. При всем разнообразии идей и предложений повсюду

признается необходимость сохранить возможности для последующего выбора того или иного варианта и для развития первоначального замысла.

Стремление сообщить планировке необходимую гибкость относится не только к транспортной инфраструктуре. Эта тенденция просматривается и в проектировании городского центра (или нескольких центров), в организации жилых зон, в планировании мест приложения труда. В Сержи-Понтуазе, в частности, особенно настаивают на необходимости придать новому городу как можно более органичный характер уже с самого начала застройки, что предполагает строгое определение последовательности мероприятий. Этот вопрос детально исследовался и при проектировании Траппа.

Поиски непрерывности в распределении различных элементов, составляющих новый город (жилые зоны, места приложения труда, центр, зоны отдыха), а также органического единства нового города с районами существующего пригорода и с примыкающими к нему зонами еще один общий признак всех работ, влияющих на судьбу новых городов.

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ НОВЫХ ГОРОДОВ

Планирование — один из главных аспектов политики новых городов, практикуемой в Парижском районе, но он не должен становиться единственным аспектом. Пример новых городов Великобритании красноречиво доказал важность административных и финансовых мероприятий.

С точки зрения административной генеральный план, хотя он и рассматривался правительством и был одобрен региональными советами с участием представителей профсоюзов, экономических и общественных организаций, к моменту написания этой книги формального утверждения не получил. Что касается решения о создании новых городов, то, несмотря на его соответствие установкам генерального плана и на его конкретизацию, выразившуюся в назначении ответственных лиц и в начавшемся приобретении земли под застройку, никакого специального административного органа, подобного английским корпорациям развития, не создано. Комиссии, ведающие исследовательскими и проектными работами, призваны продолжать изучение проблем градостроительства, инженерного оборудования и благоустройства, содействовать первоначальным земельным приобретениям и координировать их, разрабатывать программу и сроки возведения новых городов. Их функции, по существу, временные, и, ког-

да будут созданы полномочные органы, ведающие строительством, комиссиям предстоит войти в состав последних в качестве их специальных отделов. Эти полномочные органы будут иметь характер государственных учреждений, смешанных обществ или какой-либо иной. Характер взаимоотношений с местными муниципалитетами, обособленность которых отнюдь не облегчает задачу создания новых городов, станет более определенным, когда появятся новые муниципалитеты, возникнут новые организации, объединяющие по несколько муниципалитетов.

Сейчас уже действуют некоторые важные элементы будущей системы управления.

Во-первых, практика выделения зон перспективного освоения дает государству преимущественное право покупки земли по ценам, установленным еще до появления таких зон (с учетом общего изменения уровня цен, происшедшего за истекший период), у частных владельцев, выразивших намерение продать ее. Это позволяет справиться с проблемой участков. Зоны перспективного освоения приходятся на центральную часть новых городов и на секторы, где возникают какие-либо сложности, в частности освоение которых требуется провести в сжатые сроки. Приобретение земельных участков началось, к примеру, в том районе, где появится префектура Валь-д'Уаз в Сержи. Установленные там размеры компенсации, видимо, утвердятся как правовые нормы.

Во-вторых, в жилищном строительстве новых городов используются кредиты от государства и от Национального фонда землеустройства и градостроительства (F.N.A.P.U.). Программы на 1966, 1967 и 1968 годы предусматривают земельные приобретения и мероприятия по освоению, достигающие масштабов соответственно 39 200, 52 000 и 96 000 квартир и индивидуальных домов, к которым добавляются еще частные мероприятия (в Эври и особенно в Траппе). Кроме того, в период 1966—1968 годов финансировались покупки земли под застройку городских центров.

В ходе строительства новых городов будут все же возникать трудности из-за отсутствия специального механизма финансирования. Долгосрочные кредиты на льготных процентах и с отсрочкой платежей, предоставленные корпорациям развития, позволили им сбалансировать свой бюджет в среднем уже через пятнадцать лет и установить умеренные цены на жилье. Аналогичные меры в пользу французских новых городов могли бы стать вернейшим средством привлечения к ним их будущих жителей.

IV. НОВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТИРОВАНИЯ: ПЛАНИРОВКА АРЕАЛОВ МЕТРОПОЛИИ

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Генеральный план реконструкции и развития Парижского района не мог оставаться обособленным, не нарушив при этом необходимого равновесия между столицей и другими районами страны. Поэтому спустя несколько лет, после того как в 1962 году началось изучение проблем градостроительства в пределах Парижского района, такие же исследования развернулись и в других крупных городских районах. В 1966 году межминистерский комитет освоения территории учредил комиссии по развитию ареалов провинциальных метрополий (OREAM)¹. Их первоочередная задача — составление генеральных планов следующих провинциальных метрополий:

Лион — Сент-Этьенн;
Нанси — Мец-Тионвиль;
Нант — Сен-Назер;
Долина Нижней Сены (Руан — Гавр).

В дальнейшем они будут готовить рекомендации, определяющие характер исследований по проблеме совершенствования городских центров, и разрабатывать методику практического осуществления генеральных планов.

В местном масштабе сеть градостроительных комиссий дополнялась службами агломераций и комиссиями перспективного планирования (G.E.P.), учрежденными при администрации департаментов. Кроме того, для изучения проблем развития Парижского бассейна в 1966 году была создана общая межведомственная группа развития Парижского района, генеральный секретарь которой руководит градостроительной комиссией в составе сотрудников Института реконструкции и развития Парижского района. Перед этой комиссией стоит задача подготовить генеральный план развития Парижского бассейна и разработать рекомендации для градостроительных комиссий, занимающихся изучением отдельных участков Парижского бассейна (в частности, долин Нижней Сены, Уазы и Эны, а также средней Луары).

¹ Комиссия по развитию долины Нижней Сены была создана в 1965 году, аналогичные комиссии по долинам Уазы и Эны — только в 1967 году.

Наконец, на общегосударственном уровне в 1967 году учреждена Центральная техническая служба реконструкции и развития (S. T. C.A.U.) для проведения общих исследований, которые могли бы направлять деятельность региональных и местных органов планирования и координировать их работу в методологическом отношении. Институт градостроительных исследований (I. R. U.), решение о создании которого было принято в 1968 году, будет стимулировать изучение проблем градостроительства в масштабах страны.

Пока еще слишком рано говорить о результатах работы организаций OREAM. Одна лишь комиссия развития долины Нижней Сены опубликовала к концу 1967 года свои предложения к генеральному плану. Рекомендации других комиссий ожидаются к 1968 г. Таким образом, сейчас можно лишь представить положение на данном этапе работ, когда принципиальные решения еще окончательно не приняты и находятся в стадии обсуждения. Прежде чем излагать какие-то закономерности в развитии градостроительной практики, необходимо проследить главные направления и принятые планировочные решения.

V. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТНО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ РАБОТ КОМИССИИ ПО РАЗВИТИЮ АРЕАЛОВ ПРОВИНЦИАЛЬНЫХ МЕТРОПОЛИЙ

РАЙОН ЛИОНА — СЕНТ-ЭТЬЕННА

Район Лиона — Сент-Этьенна в перспективе будет в наибольшей степени отвечать задаче создания противовеса мощной Парижской агломерации. Исходя из прогнозов на ближайшее будущее, гипотеза, представляющая наиболее убедительной, предусматривает рост населения района с 2 100 000 человек (1962 год) до 3 700 000 к концу века. Уровень занятости снизится, но все еще будет выше среднего по стране.

Насыщение долин (Соны, Роны); стремление сохранить ландшафт Домба и предотвратить расползание агломерации в виде масляного пятна; намерение создать разорванную застройку ради сохранения зон отдыха и для того, чтобы не допустить перенасыщения территорий; вредные последствия работы промышленных предприятий и будущего

международного аэропорта — все это подсказало идею плана в виде треугольника, вершиной которого будет город Лион, а края основания образуют два новых города на базе Бургуэна и Амберье. В Лионе сохранятся его немногочисленные учреждения сферы управления и обслуживания. Городу Брону на первом этапе (до появления новых городов) отводится роль разгрузочного центра, а затем — второстепенного центра (учреждения сферы управления и обслуживания, университет, научно-исследовательские учреждения). Новые города должны быть достаточно крупными (150 000—300 000 жителей), чтобы оправдать довольно высокий уровень социально-бытового обслуживания. Они будут расположены не очень далеко от Лиона, несмотря на разрывы в агломерации, планируемые как зоны отдыха (30—40 километров), и иметь с ним хорошую связь, которая обеспечит единство городского района. Эта схема урбанизации, предусматривающая более интенсивное освоение долины Соны и Роны к востоку (поскольку район Сент-Этьенна развивается не так быстро и его местоположение отнюдь

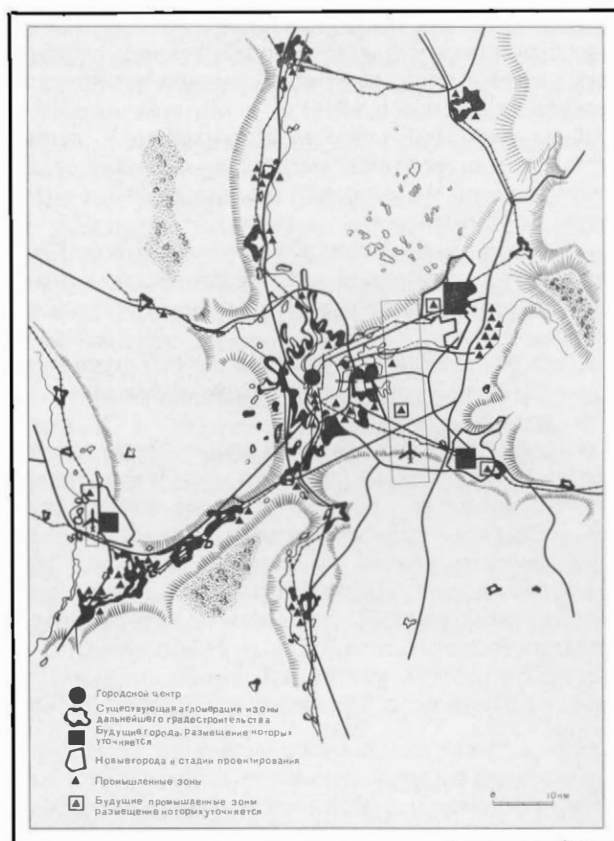


СХЕМА ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ ГОРОДСКОГО РАЙОНА ЛИОН-СЕНТ-ЭТЬЕНН

не благоприятствует комплексным градостроительным мероприятиям), требует известных усилий для обеспечения развития непроизводственных видов деятельности в Лионе и промышленных производств в новых городах.

РАЙОН МАРСЕЛЬ - ЭКС-ФО

Район Большого Марселя, по-видимому, скорее сможет стать метрополией средиземноморского юга Франции, нежели противостоит Парижскому району. Он будет ориентироваться на другие страны бассейна Средиземноморья.

Его население с 1962 года (1 150 000) до конца века почти утроится (3 200 000), а к 1985 г. удвоится (2 300 000). К 1966 году количество населения составляло 1 350 000. Первоначально предусматривался очень низкий уровень занятости — 36 %. В Марсельском районе сейчас уже самая низкая норма по сравнению с другими городскими районами Франции — 37 %; позднее OREAM приняла более высокую норму — 40 % к 2000 году. В районе, принимающем большую массу малоквалифицированных иностранных рабочих, представляется необходимым создание крупных предприятий, что в свою очередь увеличит число управленческих и инженерно-технических должностей.

К началу 1968 года не было принято никакого окончательного решения. Однако были установлены факторы, которые следует принять во внимание:

- ограниченное использование территорий на западе, что не позволяет предпринять какие-либо крупные операции, исключая застройку Фо;

- необходимость стремиться к планомерной жилой застройке с целью сохранения природной среды;

- изыскание достаточно высоких норм плотности городского населения (80 человек на гектар, исключая промышленные зоны и места отдыха) при сохранении особенностей средиземноморского жилища;

- преобладание автомобильных дорог над железнодорожными, что может потребовать дополнительного автобусного сообщения;

- необходимость улучшить сообщение с Парижем, а также с Турином и Нимом — Монпелье.

СЕВЕРНЫЙ РАЙОН

Основная проблема северного района Франции — реконверсия экономики, выросшей вокруг каменноугольного бассейна, и,

следовательно, определение новой системы городской организации, связанной с общенациональной и в особенности с международной структурой. Такой план должен гарантировать предприятиям и отдельным индивидам максимальную свободу выбора. Несмотря на то что теперешние трудности региональной экономики приводят к отрицательному миграционному балансу, предполагают, что доля метрополии в населении страны останется постоянной: 5 000 000 к 2010 году (из которых 3 300 000 придется на центральную зону, сейчас в ней проживает 1 900 000) против нынешних 3 000 000. На 2010 год планируется средняя норма занятости 38 % со значительными внутрирегиональными отклонениями (46 % в Лилле и 36 % в каменноугольном бассейне).

Рассматривались три возможных варианта, каждый из которых предполагает быстрый рост прибрежной зоны и более умеренный — Балансьена. Решение, которое, по-видимому, будет выбрано, намечает градостроительное развитие по оси Лилль — Аррас (с двумя автострадами). Эта схема избранного направления при соблюдении всех санитарных норм и учете интересов промышленности позволит уточнить на научной основе границы сложившейся вокруг каменноугольного бассейна защитной зоны. Одновременно такое решение будет способствовать более рациональному использованию земли. Эта избранная ось градостроительного развития должна обслуживаться высокоэффективными средствами транспорта (типа парижского регионального экспресса), в то время как метро (парижского типа) будет обслуживать наиболее густонаселенную зону метрополии. В стадии разработки уже находится проект небольшого нового города — Лилля-Восточного.

РАЙОН ЛОТАРИНГИИ

Основная градостроительная задача в промышленно развитом, но уже начинающем перестраиваться районе состоит в содействии дальнейшему развитию экономики района. Намечены две перспективы: зона, на которую распространяются проектно-исследовательские работы, с населением в 1962 году 1 000 000 будет насчитывать 1 700 000 или 2 100 000 (и даже 2 200 000). Конечный итог будет ближе к последней гипотезе, а может быть, и превысит ее, учитывая требования освоения территории. Уровень жизни (предусматривается ежегодное его повышение на 2,5 %) возрастет в 2,5 раза.

Уже предложены четыре варианта развития, которые представлены на широкое обсуждение:

нерегламентируемое и раздельное развитие Меца и Нанси;

планомерное развитие Мозельской долины с локализацией основных объектов между Мецем и Нанси и распространением вширь в сторону Туля и Тионвиля. Каменноугольный бассейн этой схемой не затрагивается;

схема, основанная на треугольнике, образуемом Нанси — Сааром — Люксембургом по оси вдоль Мозельской долины со специализацией Нанси — Туля (административные учреждения) и Меца (производственные отрасли);

развитие всего треугольника Нанси — Са-

ар — Люксембург с выделением диагональной оси Туль — Нанси — Саарбрюккен.

Идея нового города, создаваемого из ничего, *ex nihilo*, отвергнута, поскольку в масштабах Лотарингии его размеры были бы неизбежно ограничены, и, несмотря на это, он подорвал бы значение крупных лотарингских городов. Поэтому во всех градостроительных схемах отдается предпочтение новообразованиям, задуманным как продолжение Нанси (к востоку от Туля) и Меца (к югу). Линейная застройка между Нанси и Мецем отвергнута из-за недостатка территории.

РАЙОН НАНТ — СЕН-НАЗЕР

Район Нант — Сен-Назер еще не стал ни региональной метрополией, ни даже центром притяжения для населения запада Франции. Он сможет стать таковым лишь в результате волевого решения, предусматривающего, в частности, создание новых центров приложения труда. Прогнозы обещают изменение миграционного баланса в пользу метрополии: к концу века население с 560 000 человек (1962 год) повысится примерно до 1 100 000. Уровень занятости к этому времени составит 37 % (против 37,5% в 1962 году). Занятость в сельском хозяйстве сократится, а в промышленности будет расти в среднем параллельно росту населения, в то время как число занятых в непроизводственной сфере деятельности увеличится на 140 %.

Сложные условия местности ограничивают возможности градостроителей. Три рассмотренные схемы предполагают интенсивное насаждение промышленных предприятий (между Сен-Назером и Донжем), создание главного центра непроизводственных отраслей деятельности в связи с быстрым ростом Нанта и более умеренное развитие Сен-Назера. Первый вариант предусматривал создание нового города между Нантом и Сен-Назером. По второму варианту развитие Нанта должно пойти к северо-западу. Согласно последнему, вокруг четырех новых центров должно быть создано обрамление из полутора десятков малых жилых единств, которые будут в то же время связаны с соседними промышленными центрами.

РАЙОН НИЖНЕЙ СЕНЫ

Главное решение, которое надлежало принять, заключало в себе проблему равновесия между верхней и нижней по течению реки частями долины. Исходя из требований освоения территории в масштабе страны был сделан выбор в пользу нижнего участка до-

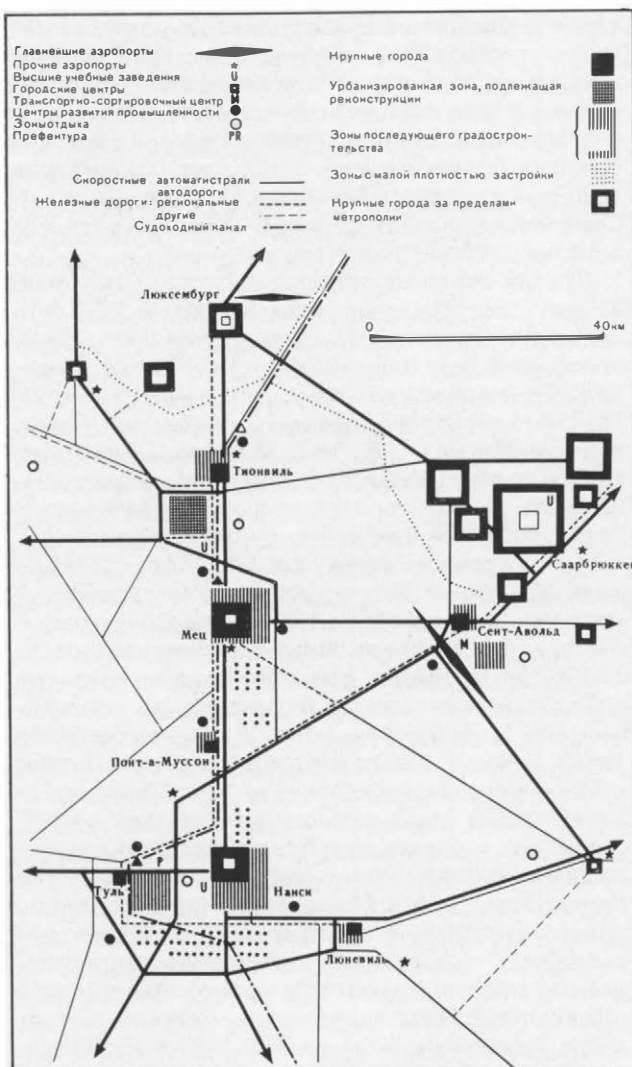


СХЕМА ПЛАНИРОВКИ ЛОТАРИНГСКОЙ МЕТРОПОЛИИ

лины. Его население увеличится в 2,4 раза и составит 2 050 000 человек к концу века против 1 000 000 в 1962 году. Более высокая цифра — 3 000 000 — была отвергнута, так как представляется нежелательным чрезмерное развитие района, который может стать естественным продолжением Парижского района. Что касается занятости, то предвидится сокращение активного сельского населения и рост промышленного сектора, а также сферы управления и обслуживания (последняя будет расширяться в опережающем темпе).

Учитывая предшествующие планы, которые предусматривали перевод тех или иных предприятий и учреждений из одной части Руана в другую — вниз по реке, данный план предлагает сосредоточить застройку между Руаном и Гавром по обоим участкам течения Сены и продолжить ее от Руана вверх по реке до Эвре: развитие Гавра к северо-западу, комплекс градостроительных мероприятий в секторах Павий-Барантен и Больбе-Лильбон по правому берегу; новые города — сначала Бург-Ашар, затем Понт-Одемер — по левому, рост Руанской агломерации (500 000 человек населения к концу века) и возведение нового города (Ле-Водрей) — на юге, в излучине Сены, у места впадения в нее реки Эр; рост Вернона, Гэйона и Эвре в верховье реки. Эта схема опирается на трассу автострады через Нормандию и на планируемую линию аэропоезда.

Генеральный план Нижней Нормандии опубликован в конце 1967 года. В том же году было принято решение о строительстве первого нового города — Водрея, и в начале 1968 года учреждено проектно-планировочное бюро, связанное с Комиссией по развитию ареалов провинциальных метрополий.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РАЗРАБАТЫВАЕМЫХ ПРОЕКТОВ РАЙОННЫХ ПЛАНИРОВОК

Среди многочисленных вопросов, которые предстоит решить при разработке генерального плана реконструкции и развития на региональном уровне, три представляются особенно важными. Это выявили проектно-планировочные работы, проведенные в метрополиях регионального значения, а также в рамках генеральных планов Парижского района и долины Нижней Сены. Вот эти вопросы:

- основные градостроительные цели;
- прогнозы количественного характера (в частности, демографические);
- характер предлагаемых городских формообразований как следствие того или иного решения двух предыдущих вопросов.

И наконец, не меньшее значение приобретает еще одна проблема: как представляют себе члены градостроительных комиссий будущий образ жизни горожан, для которых они разрабатывают проекты? К сожалению, прогнозирование в этом случае — дело сложное, и исследований, которые помогли бы ответить на этот вопрос, до настоящего времени провести не удалось.

ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ

Вопрос об основных целях градостроительства не имеет однозначного решения: специалисты дают на него разные ответы. Как известно, генеральный план реконструкции и развития Парижского района выдвигает на первый план задачу предоставить жителям, а также предприятиям и учреждениям возможно более широкий выбор (жилье, служба, покупки, отдых, виды общения и т. п.). Эта концепция, требующая поисков единства городского района, принята повсеместно, но лишь в отношении северного района ей уделено особое внимание. Вместе с тем она характерна для планов, разрабатываемых для Лиона — Сент-Этьенна, Лотарингии, Нанта — Сен-Назера и других районов.

Другой основополагающий фактор, который заботит сотрудников многих служб OREAM, особенно тех, которым приходится иметь дело с неблагоприятной экономической конъюнктурой, — необходимость почти полной реконверсии хозяйства района (Лотарингия, Север и даже Марсель, Нант и Нижняя Сена). Как результат действия этого фактора могут возникнуть новые городские формообразования, отличающиеся от ныне существующих.

Первая задача комиссии OREAM — определить удельный вес данной региональной метрополии в масштабах страны. Только район Лион — Сент-Этьенн может считаться достаточно оснащенным для того, чтобы взять на себя роль противовеса (или хотя бы стабилизатора) Парижского района. Экономическая мощь Лиона и выгодное местоположение, очевидно, могут оправдать его претензии, подкрепляемые динамизмом альпийских жителей, при условии, что будет налажена необходимая координация работ, в частности с Греноблем. Район Марселя слишком хорошо знает свои слабые места и понимает свою зависимость от Парижа, чтобы, по зрелом размышлении, не признать роль противовеса иллюзорной. Его назначение — скорее в традиционной роли метрополии средиземноморского юга страны, места соприкосновения с другими странами Средиземноморья и выхода

к значительной части территории Франции, а также Италии и Швейцарии.

В других городских районах, близких к государственной границе (Лотарингия и Север), понятие «метрополия равновесия» приобрело более широкий смысл. Мец будет так же связан с Люксембургом или Саарбрюккеном, как и с Нанси, а Северный район можно лишь искусственно отделить от его продолжений в Бельгии. И наконец, в определенных случаях мы сталкиваемся с отсутствием метрополии, как таковой, либо в результате географической обособленности, усугубляемой традиционным соперничеством (Нанси и Мец), либо из-за слабого удельного веса городского района, который оказывается не в состоянии распространить свое влияние на другие региональные центры (Нант — Сен-Назер и, с другой стороны, — Ренн и Анже).

Эти замечания лишний раз показывают, как трудно будет осуществить те цели, которые ставятся перед региональными метрополиями в рамках общегосударственной политики освоения территории.

ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СФЕР ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА

В плане Парижского района (1965 год) — первом из опубликованных планов реконструкции и развития — подчеркивалось, что для ограничения роста Парижского района (9 млн. человек населения в 1965 году) в пределах 14 млн. к концу века необходимо постоянное снижение положительного миграционного баланса.

Эта гипотеза роста городского населения в значительно более медленных темпах, чем в целом по стране (между 1962 и 2000 годами городское население Франции удвоится), может оправдаться лишь в том случае, если некоторые провинциальные города будут развиваться в опережающем ритме. Такая роль отводится региональным метрополиям и крупнейшим городам Парижского бассейна.

Прогнозы относительно численности населения, разработанные службами OREAM, доказывают слишком произвольный характер вышеприведенной гипотезы. На фоне неблагоприятной экономической конъюнктуры руководители OREAM сочли попросту нереальным прогноз, согласно которому население метрополий между 1962 годом и концом века должно якобы утроиться. Одна лишь комиссия OREAM Нижней Сены приняла эту гипотезу, но и ей были даны указания придерживаться менее произвольных установок. В рай-

оне Марсель — Экс-Фо, например, ожидают в указанный период роста в пределах 180%. В других местах приняты гораздо более умеренные прогнозы:

50—80% в Лионе — Сент-Этьенне;

50% в урбанизированном городском районе севера Франции;

между 70% (нижний предел) и 110—120% (верхний предел) в Лотарингии;

удвоение населения в Нанте — Сен-Назере.

Даже если исходить из высшего предела и если учитывать, что зоны проектных разработок включают некоторые сельские районы, становится очевидным, что в лучшем случае можно рассчитывать на удвоение общего количества населения всех ареалов метрополий. Если мы хотим, чтобы нормы, намеченные для Парижского района, не были превышены, следует сосредоточить особое внимание на средних городах. Здесь встает вопрос о том, каково будет влияние неблагоприятной экономической конъюнктуры на перспективы, основанные по преимуществу на учете прошлых тенденций. Подобные замечания можно высказать и по поводу прогнозов, касающихся сфер приложения труда. Если будет повсеместно принято допущение о несколько опережающем развитии непроизводственного сектора по сравнению с промышленным, нельзя быть уверенным в том, что это в перспективе будет соответствовать общенациональным планам, которые предусматривают быстрое развитие служб и бюро управления и обслуживания преимущественно в крупных агломерациях. Исследование перспектив развития сфер приложения труда и условий их размещения требует дальнейшего углубления.

ВАЖНЕЙШИЕ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА: РОЛЬ НОВЫХ ГОРОДОВ

Цели градостроительства не могут не оказывать воздействия на архитектурно-планировочные решения. Стремление сохранить целостность городского района требует отказа от слишком больших расстояний между главными центрами организованной застройки и создания удобной связи между ними. Оно затрудняет поиск строгого равновесия между численностью населения и количеством мест приложения труда (что характерно для двух проектируемых новых городов района Лиона — близ Бургузна и Амберве). Намерение расчленить по отдельным направлениям развитие северного каменноугольного бассейна ограничивает развертывание градостроитель-

ных работ участком Лилль — Аррас. Подобные примеры можно умножить.

Но избранные решения могут дать основания и для других выводов: низкая норма общего прироста населения по сравнению с аналогичными показателями существующих агломераций сужает градостроительные возможности.

Два планируемых новых города вблизи Лиона примут всего лишь 30% прироста населения Лионского района. Еще один фактор ограничивает масштабы градостроительства: малая притягательность главных провинциальных центров заставляет руководителей предприятий и служб отказываться от создания очагов развития, которые в сферах производства и обслуживания могли бы соперничать со старым центром.

Темп роста провинциальных городских районов ограничивает возможность создания крупных новых городов, особенно когда (как это наблюдается в Нижней Сене) градостроительные замыслы дробятся на множество отдельных мероприятий. Это неизбежно приводит к зависимости новых городов от материнских центров и сведет их до положения

городов-спутников последних. Впрочем, и сам термин «новый город» распространен не везде. Он применяется по отношению к планам двух операций к северо-востоку от Лиона, а также к предложениям, касающимся развития долины Нижней Сены. В Лотарингии предпочитают говорить о дополнительной урбанизации, которую рассматривают как естественное продолжение Меца или Нанси.

Поскольку обилие используемых терминов ведет к их расплывчатому толкованию, необходимо уточнить их смысл. По-видимому, разнообразие предлагаемых форм городской структуры соответствует разнообразию целей градостроительства. Однако роль, которую могут сыграть в городском районе с населением от 1 000 000 до 5 000 000 человек крупный новый город (район Лиона), новый город среднего масштаба (Нижняя Сена), город-спутник, зона дополнительной застройки, по-видимому, не была уточнена. С учетом общего замысла следует более глубоко изучить вопросы определения функций, организации системы различных учреждений социально-бытового обслуживания и структурной перестройки действующих старых центров.

ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Закончив анализ опыта различных стран во всем, что касается новых городов, мы обнаружили, что многое еще остается здесь неясным. Впрочем, термин «новый город» можно, очевидно, применить к тем городским образованиям, которые призваны осуществлять полный комплекс городских функций, что исключает из их числа не только большие комплексы, но также и новые жилые массивы, задуманные для облегчения роста агломерации, с которой они тесно связаны и от центра которой во многом зависят.

Однако какими же будут те новые города, что сулят будущему поколению генеральные планы районов? Важнейший урок, который можно извлечь из опыта, приобретенного по ту сторону Ла-Манша, заключается в удивительной эффективности средств, используемых для создания новых городов в Англии, начиная с 1946 года, то есть два года спустя после опубликования плана Большого Лондона, который стимулировал эту идею. Был создан простой и действенный административный механизм; был предложен особый, единственный в своем роде и весьма выгодный способ финансирования. Британским градостроителям не оставалось ничего иного, как разрабатывать свои проекты и осуществлять их, не слишком заботясь о материальных трудностях, которые в других местах (в Дании, Финляндии и т. д.) составляют целую проблему.

Из скандинавского опыта следует усвоить прежде всего высокое качество архитектуры, особенно заметное на примере Тапиолы и некоторых кварталов Стокгольма, таких, как Хессельбю-Странд, при относительно невысокой себестоимости строительства. Неправильно ассоциировать, как это слишком часто делают французские архитекторы, экономичное строительство (в частности, квартиры, снимаемые при поддержке государства по лимитированным ценам) с посредственным качеством архитектуры. Скандинавские градостроители и архитекторы доказали, что, коль скоро речь идет о качестве, это прежде всего вопрос вкуса, а не стоимости.

Британские, нидерландские, шведские достижения свидетельствуют о возможности согласовать сроки строительства жилищ с возведением предприятий и учреждений социально-бытового обслуживания. Правда, эта согласованность облегчается в том случае, когда всем комплексом мероприятий руководит один орган (в одном случае это может быть корпорация развития, в другом — муниципалитет с широкими полномочиями). Французский наблюдатель не должен забывать урока новых градостроительных формований (так называемых новых кварталов) в Стокгольме, где ко времени появления первых новоселов уже действует новая линия метро, а через несколько месяцев (срок может доходить до нескольких лет) полностью открывается коммерческий центр. План развития города и план метро увязаны один с другим, и их осуществление идет одновременно. Существует опасение, что всякая задержка с налаживанием железнодорожной службы новых городов (особенно когда дело касается Парижского района) может оказаться для них роковой, поскольку это отпугнет от них как потенциальных жителей, так и предприятия и учреждения.

Наряду с этими факторами, смысл которых представляется вполне очевидным, сохраняются некоторые неясности.

В каком темпе будут возводиться новые города? Можно ли превысить максимальный ритм, отмеченный за рубежом, — 2000 квартир в период разгара работ в некоторых новых городах вокруг Лондона? А следовательно, какая доля прироста населения больших агломераций может быть поглощена новыми городами?

Какие сферы приложения труда можно создать в новом городе? Можно легко предположить, что производственные предприятия охотно пойдут в новые города, однако в отношении учреждений и предприятий обслуживания продолжают оставаться сомнения. В наши дни мы не наблюдаем у них стремления обосноваться где-нибудь в удаленном приго-

роде, если только речь не идет о научно-исследовательских заведениях. Между тем именно эти виды деятельности в ближайшие десятилетия должны развиваться особенно быстро. Если исходить из относительной стабилизации общего числа мест приложения труда в Париже *intra muros* (в черте города), следует тем не менее считаться с возможностью перевода многих учреждений непроизводственных видов деятельности за городскую черту, *extra muros*, что предполагает известное облегчение трудностей (уже наметившееся) с их размещением.

Каков будет состав населения новых городов? Этот вопрос в значительной мере вытекает из предыдущего. Однако можно ожидать, что население омолодится (как и вся новая жилая среда), поскольку его старение будет замедлено большей географической мобильностью (которая увеличивает число молодых супружеских пар), и что наиболее зажиточные и наименее обеспеченные слои населения не будут в нем представлены: первые потому, что в новом городе будет мало подходящих для них видов деятельности, и особенно потому, что они не захотят в нем жить, если только он в эстетическом отношении не будет расцениваться как особая удача (как, например, Тапиола, куда влечет архитекторов, художников и т. п.), вторые потому, что в новом городе будет мало семейств, не занятых в какой-либо сфере, и мало низкооплачиваемых мест приложения труда, которые встречаются главным образом в отраслях, переживающих застой, а таких в новых городах не будет. Активизация общественной жизни сопряжена с особо сложными проблемами, как это было в больших жилых комплексах, а также в новых городах Великобри-

тании и в шведских городах-спутниках. К тому же будет не так просто привлечь жителей к участию в общественных делах и управлении городом.

Каковы будут содержание и структура новых городских центров? Если их функции можно с известной степенью точности предвидеть, то организация пока только нащупывается. Насколько строгим должно быть зонирование, какие элементы связаны между собой функционально? Какие учреждения станут точками притяжения? Какие из них в эстетическом отношении будут соответствовать идеалам и представлениям жителей? Здесь слишком много вопросов, на которые анализ зарубежных новых городов не дает ответа и для решения которых необходимы многочисленные исследования.

Итак, иностранный опыт оставляет многие важные проблемы без удовлетворительного ответа. Даст ли эти ответы строительство во Франции запроектированных новых городов — предприятие, связанное с неизбежным риском? Для этого необходимо обеспечить два условия. Во-первых, с самого начала следует учредить органы, которые следили бы за процессом развития городов: архивы, статистические службы и т. д. С другой стороны, новые города не должны все штамповаться по шаблону. Разнообразие городов впоследствии даст возможность сопоставить их градостроительный опыт. А пока многочисленные и более детальные исследования некоторых частных аспектов, имеющих отношение как к новым городам, так и к старым, должны помочь градостроителям сделать правильный выбор, который определит будущее новых городов Франции и образ жизни завтрашних горожан.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--------------------------------------|----|
| ГОРОДА ЛЮДЕЙ. К. ТОПУРИДЗЕ | 5 |
| ПРЕДИСЛОВИЕ. ПОЛЬ ДЕЛУВРИЕ | 13 |

| | |
|--------------------|----|
| ВВЕДЕНИЕ | 15 |
|--------------------|----|

Книга первая

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И НОВЫЕ ГОРОДА ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО ЛОНДОНСКОГО РАЙОНА И НОВЫЕ ГОРОДА

| | |
|--|-----|
| ВВЕДЕНИЕ | 65 |
| I. УСТАНОВЛЕНИЕ ЕДИНОЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ | 65 |
| II. НОВАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В ДЕЙСТВИИ (1946—1961 ГОДЫ) | 67 |
| III. НОВЫЕ ГОРОДА | 70 |
| IV. ПЕРЕСМОТР ДОКТРИНЫ (1961—1965 ГОДЫ) | 91 |
| V. НОВАЯ РАЗРАБОТКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ (1965—1968 ГОДЫ) | 99 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 105 |

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И НОВЫЕ ГОРОДА В РАЙОНАХ СКАНДИНАВСКИХ СТОЛИЦ

| | |
|---|-----|
| ВВЕДЕНИЕ | 107 |
| I. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В КОПЕНГАГЕНЕ, СТОКГОЛЬМЕ И ХЕЛЬСИНКИ | 107 |

| | |
|--|-----|
| II. ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СТОЛИЦАХ СКАНДИНАВСКИХ СТРАН | 112 |
| III. НОВЫЕ ГОРОДА | 120 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 142 |

ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И НОВЫЕ ГОРОДА В НИДЕРЛАНДАХ

| | |
|---|-----|
| ВВЕДЕНИЕ | 143 |
| I. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ | 143 |
| II. ПОЛИТИКА УРБАНИЗАЦИИ В АМСТЕРДАМЕ. НОВЕЙШИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФОРМАЦИИ (НОВЫЕ КВАРТАЛЫ) | 147 |
| III. ПОПЫТКА УРБАНИЗАЦИИ В РОТТЕРДАМЕ. НОВЕЙШИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФОРМАЦИИ. ЗАСТРОЙКА ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ | 154 |
| IV. НОВЫЙ ГОРОД В ПОЛЬДЕРАХ — ЛЕЛЕЙСТАД | 158 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 163 |

Книга вторая

НЕКОТОРЫЕ ПРИМЕРЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ОПЫТА США И СТРАН ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И НОВЫЕ ГОРОДА В США

- I. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В БОЛЬШИХ АМЕРИКАНСКИХ ГОРОДАХ . 167
- II. АДМИНИСТРАТИВНАЯ СТРУКТУРА . . . 169
- III. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ . . . 172
- IV. ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ . 176

ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И НОВЫЕ ГОРОДА В ПОЛЬШЕ

- I. ПОЛИТИКА ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ В ПОЛЬШЕ 179
- II. ПРИМЕР ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКИ: ВЕРХНЯЯ СИЛЕЗИЯ 181

- III. НОВЫЕ ГОРОДА ПОЛЬШИ 182
- ЗАКЛЮЧЕНИЕ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ 193

ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И НОВЫЕ ГОРОДА ВЕНГРИИ

- I. ПОЛИТИКА ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИЙ И РАЗРАБОТКА ПРОЕКТОВ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ 195
- II. ПРОЕКТЫ РАЙОННОЙ ПЛАНИРОВКИ . . 198
- III. НОВЫЕ ГОРОДА 199
- ЗАКЛЮЧЕНИЕ 212

Книга третья

К ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ НОВЫХ ГОРОДОВ ВО ФРАНЦИИ

ОБОБЩЕНИЕ ИНОСТРАННОГО ОПЫТА

- I. РАЗМЕЩЕНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ . . . 217
- II. РАЗМЕРЫ НОВЫХ ГОРОДОВ 219
- III. ЗОНИРОВАНИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ ЖИЛОГО СТРОИТЕЛЬСТВА 221
- IV. ЗНАЧЕНИЕ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА . . . 222
- V. ПРОБЛЕМА СОЗДАНИЯ МЕСТ ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА 223
- VI. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ 224
- VII. ОПЫТ ТИПОЛОГИИ НОВЫХ ГОРОДОВ 223

- II. ЭТАП В РАЗВИТИИ ИДЕЙ ФРАНЦУЗСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА: ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ПАРИЖСКОГО РАЙОНА . . . 231

- III. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НОВЫХ ГОРОДОВ ПАРИЖСКОГО РАЙОНА 236

- IV. НОВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТИРОВАНИЯ: ПЛАНИРОВКА АРЕАЛОВ МЕТРОПОЛИЙ . . . 244

- V. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТНО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ РАБОТ. КОМИССИИ ПО РАЗВИТИЮ АРЕАЛОВ ПРОВИНЦИАЛЬНЫХ МЕТРОПОЛИЙ 245

ФРАНЦУЗСКАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА НОВЫХ ГОРОДОВ

- I. ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ПРОГРАММЫ. БОЛЬШИЕ ЖИЛЫЕ КОМПЛЕКСЫ . . . 227

- ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ. 251

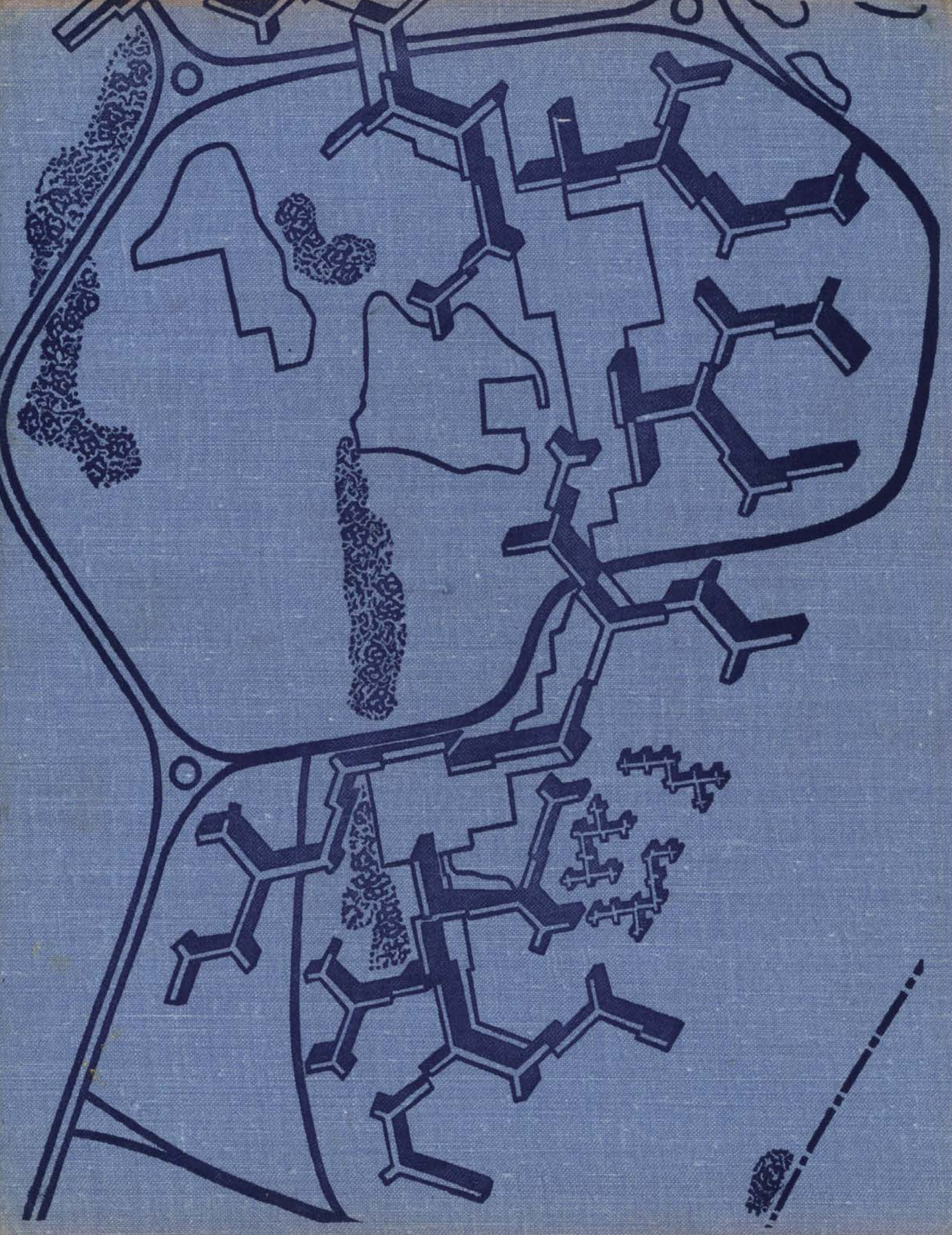
Пьер МЕРЛЕН
НОВЫЕ ГОРОДА

Редактор Г. Насекина
Художник М. Шевцов
Художественный редактор Л. Шканов
Технический редактор Т. Юрова
Корректор В. Пестова

Сдано в набор 28/IV 1973 г.
Подписано к печати 17/X 1975 г.
Бумага 84 × 108²/₁₆, мелованная, бум. л. 8
Печ. л. 26,88. Уч.-изд. л. 25,5
Изд. № 13977.
Цена 3 р. 32 к. Зак. 8342
Тираж 30 000 экз.

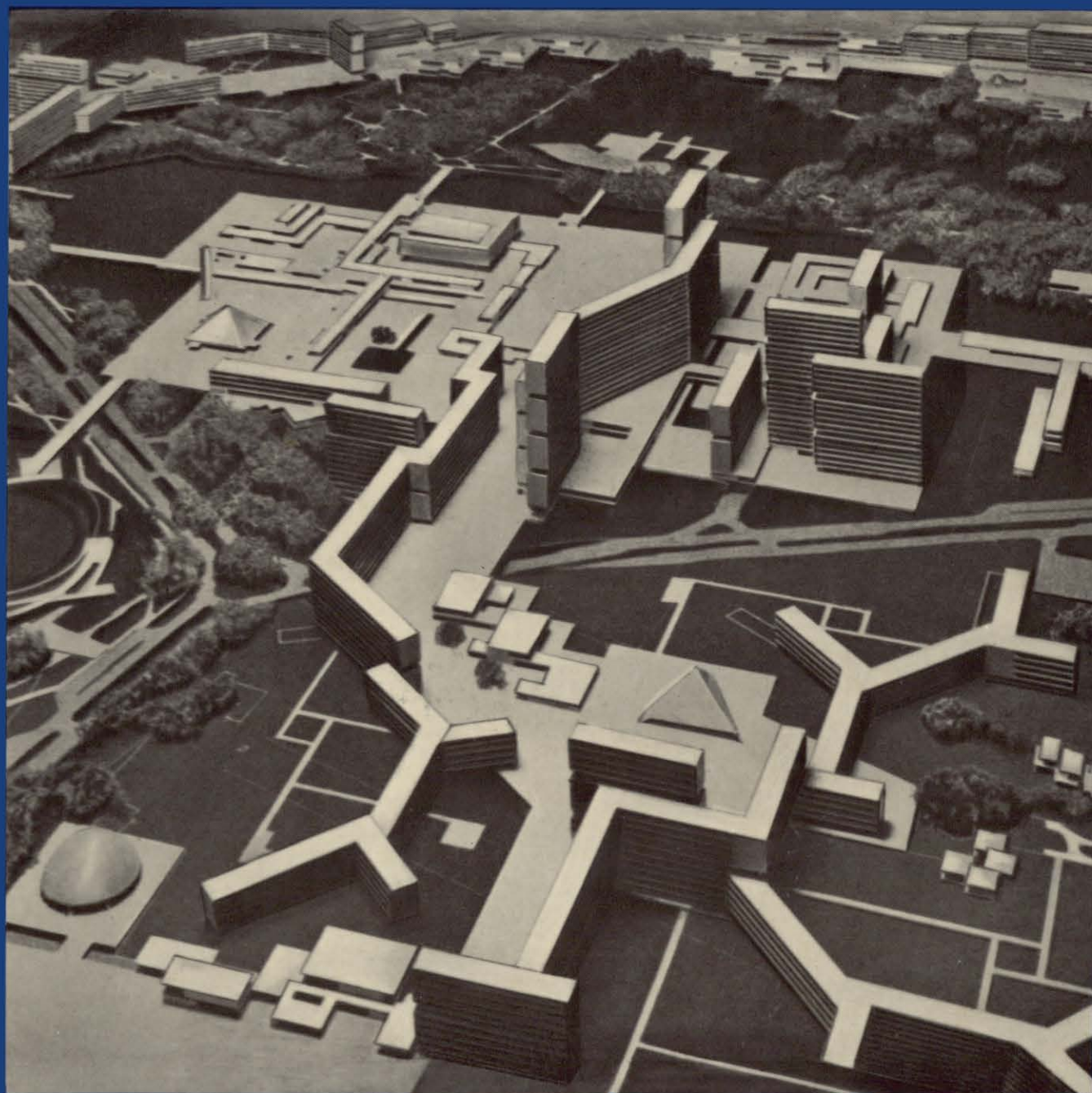
Издательство „Прогресс“
Государственного комитета Совета Министров СССР
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
Москва Г-21, Зубовский бульвар, 21

Ордена Трудового Красного Знамени Ленинградская типо-
графия № 3 им. Ивана Федорова Союзполиграфпрома при
Государственном комитете Совета Министров СССР по
делам издательств, полиграфии и книжной торговли
Ленинград, 196126, Звенигородская, 11



...термин „новый город“ можно, очевидно, применить к тем городским образованиям, которые призваны осуществлять полный комплекс городских функций, что исключает из их числа не только большие жи-

лые комплексы, но также и новые жилые массивы, задуманные для облегчения роста агломерации, с которой они тесно связаны и от центра которой во многом зависят.

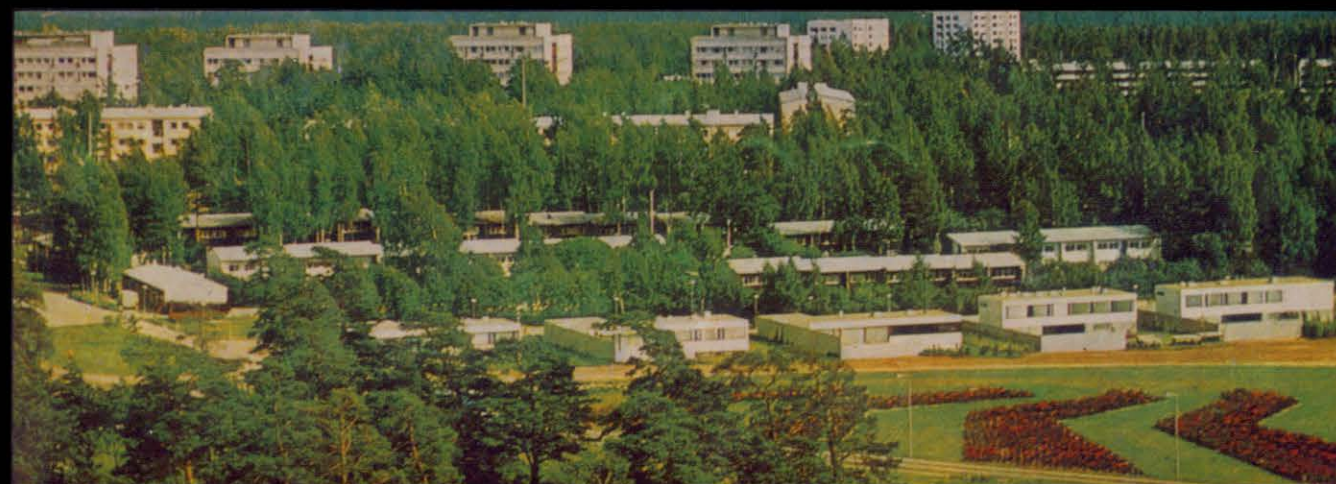
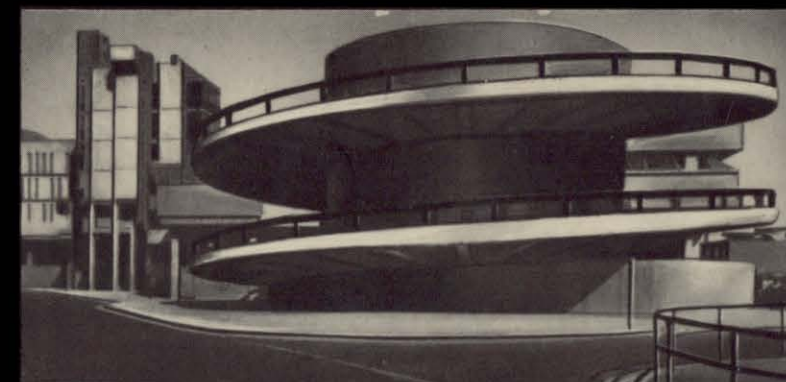
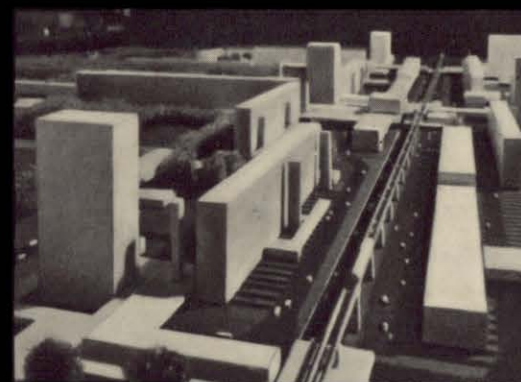


НОВЫЕ ГОРОДА

ПЬЕР МЕРЛЕН

ПЬЕР
МЕРЛЕН

НОВЫЕ ГОРОДА



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ПРОГРЕСС